TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 stycznia 1938 r. | NR 2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Uaktywnienie handlu i pilne inwestycje ogólnopolskie, jako czynnik wzmożenia siły gospodarczej i obronnej Pomorza

Referat wygłoszony na Zjeździe Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Bydgoszczy w dniu 16 stycznia 1938 r.

A. Uwagi wstępne.

Doroczne walne zebrania kupiectwa, zorganizowanego w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, pozwalają na dokonanie przeglądu pracy gospodarczej za ubiegły rok i ocenę wyników tej pracy w porównaniu z wynikami całego gospodarstwa społecznego. W współczesnym organiźmie państwowym wykonuje handel obok rolnictwa, przemysłu i rzemiosła samodzielną funkcję gospodarczą, a będąc równocześnie ściśle z nimi powiązany, powoduje, że sytuacja w handlu najlepiej odzwierciadla blaski i cienie całokształtu gospodarki.

Rola kupca w dystrybucji towaru ma najstarsze tradycje na zachodzie Polski i dlatego to zrozumiałym jest nasze zadowolenie z dokonywującej się zmiany frontu społecznego na rzecz pozytywnego stosunku do kupca i handlu w całym kraju. Oddalamy się coraz bardziej od hasła „eliminowania zbędnego pośrednictwa" na korzyść wychowania typu nowoczesnego kupca, dobrze przygotowanego do swego zawodu.

Praca kupca to tylko pozornie mechaniczny rozdział gotowych dóbr, w rzeczywistości to skomplikowana czynność podaży i popytu w czasie i przestrzeni, to propagowanie produkcji krajowej, a więc w konsekwencji większa lub mniejsza wytwórczość, mniejsze lub większe zatrudnienie rąk roboczych, to wreszcie finansowanie konsumcji i łagodzenie ostrości koniunkturalnych. Spełnienie zadania tego zależy w pierwszej linii od siły kapitałowej handlu, od tego, czy aparat dystrybucyjny jest sprawny, czy kupiectwo, składające się przecież z setek tysięcy poszczególnych warsztatów daje w całości obraz zdrowego, czy chorego organizmu, czy stwierdzamy jego rozwój, t. j. podciąganie wzwyż poszczególnych jednostek drogą zdrowej i uczciwej rentowności od szczebla do szczebla i tworzenie silnego, fachowo prowadzonego warsztatu detalicznego oraz opartego na nim zdrowego hurtu, czy też odwrotnie widzimy kurczenie się potencjału i rozproszkowanie na coraz słabsze komórki, często bez możliwości godnej egzystencji.

Na pytanie to odpowiedzieć mamy dziś pod kątem widzenia naszego regionu pomorskiego i mamy zilustrować siły i zasoby, jakie stawiamy do dyspozycji Pana Wicepremiera na nowy rok gospodarczy. A wszakże rok ten stanowić ma w rozwoju gospodarczym Polski dalszy wielki krok naprzód w zbliżeniu nas do celu, zakreślonego przez 4-letni plan, a celem tym jest silna i potężna, gospodarczo niezależna Rzeczypospolita. Toteż z nietajonym zadowoleniem wsłuchiwało się Pomorze w exposé Pana Premiera, wygłoszone w grudniu 1937 r. z trybuny sejmowej, wnikliwie obrazujące przeobrażenie, jakie dokonuje się w strukturze gospodarczej Polski. Nareszcie wyszliśmy z bezplanowości i jasno widzimy zarysowujące się wielkie jutro Polski. Punkt cięż-

kości planu spoczywa w śmiało realizowanej koncepcji centralnego okręgu przemysłowego, mającego w konsekwencji ożywić i użyźnić pracą cały kraj. Wyniki dotychczasowe, równowaga budżetu Państwa i wybitna poprawa wskaźników koniunkturalnych muszą przekonać swoim realizmem nawet ludzi małodusznych i zawodowych pesymistów. Fakt, że wykonanie tego gigantycznego planu spoczywa w rękach twórcy Gdyni, Pana Wicepremiera, jest zarazem rękojmią i gwarancją, że tak jak Gdynia stała się rzeczywistością, tak doprowadzony będzie do końca plan odbudowy gospodarczej Polski. Im prędzej to nastąpi, tym wcześniej otworzą się nowe perspektywy dla Polski zachodniej, kosztem której wyrównywane były dotąd istniejące dysproporcje pomiędzy poziomem zachodu a wschodu Polski. Rozumiejąc głębokie przyczyny takiego stanu rzeczy, cały wysiłek nasz skierowaliśmy na przetrwanie tego okresu oraz na utrzymanie zdobytego poziomu gospodarczego i kulturalnego. Wychodziliśmy z założenia, że nie wolno nam nic z osiągniętego poziomu i stanu posiadania uronić. Wszystkie pomorskie organizacje gospodarcze stały na posterunku obserwacyjnym, trzymając rękę na pulsie, rejestrowały każde drgnienie tętna gospodarczego, zwiastującego odchylenie od linij wytycznych. Ogłoszone ostatnio wskaźniki ogólno-polskie wykazały pocieszający zryw koniunkturalny w całym kraju za wyjątkiem ziemi pomorskiej. Otóż Pomorze nie bierze należytego udziału w poprawie koniunktury. Przeciwnie stwierdzamy szereg znamion niepokojących, powstałych wskutek 3-krotnej klęski żywiołowej, jaka nawiedziła ziemię pomorską. Toteż serdeczna troska o mocną pozycję Pomorza w organiźmie całego kraju skłoniła Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu do uproszenia Pana Wicepremiera oraz Pana Ministra Przemysłu i Handlu, aby przybyli na dzisiejszy Zjazd.

Jesteśmy niezmiernie wdzięczni, że wysocy przedstawiciele Rządu przybyciem swoim zadokumentowali, że troskę naszą podzielają i rozumieją, że wspólnie z nami wszystko uczynią, ażeby Pomorze spełnić mogło swą historyczną rolę dla wielkości Rzeczypospolitej. Są ludzie małego ducha, którzy w każdym słowie nawet życzliwej i obiektywnej krytyki, podejrzewają niepotrzebne biedolenie, egoizm regionalny, czy nawet wpływy uboczne. Są to ludzie, którzy duszy pomorskiej nie znają, albowiem gorący patriotyzm Pomorza, które, cóż tu ukrywać, ze wszystkich ziem Polski najcięższą przechodziło niewolę, największy wytrzymać musiało nacisk zaborcy i pracą wielu pokoleń najcięższą staczało walkę o niepodległość, o utrzymanie wybrzeża — uwalnia nas od wszelkich podejrzeń małostkowości a pozwala na prawdomówność.

Pan Wicepremier zastrzegł się wprawdzie przy końcu swego exposé sejmowego przeciwko terorowi lokalnemu, rozproszkowującemu stojące do dyspozycji środki finansowe, ganił wady narodu, niezdolność do koncentracji i niecierpliwość. Sądzę, że nie miał on na myśli wielkich kompleksów terytorialnych na wypadek, gdyby ich sytuacja wymagała korektury, czy nawet uzupełnienia generalnego planu. W sytuacji tej znajduje się właśnie Pomorze. Szlachetny wyścig wszystkich ziem Polski sprawia, że każda z nich uwypukla swój ciężar gatunkowy dla gospodarstwa narodowego i każda apeluje z kolei do Pana Wicepremiera, bo przecież wiadomo, potrzeby są wszędzie wielkie i pilne. Nie obawiamy się, aby w ocenie hierarchii potrzeb, wynikających ze względów geopolitycznych, Pomorze nie miało wysunąć się na czoło. Fakt, że tej ziemi przypadła w udziale straż nad naszym wybrzeżem morskim i naszymi portami, przez które przepływa ¾ ogólnego obrotu towarowego z zagranicą, sam jeden mówi za siebie. Pomorze stanowi zatem najważniejszy węzeł, łączący Polskę bezpośrednio z całym światem. Jeżeli do tego dodamy aspekty polityczne, które tu grają bardzo silnie ze względu na konfigurację granic, to doniosłość gospodarczego ufortyfikowania tej ziemi wydaje się być więcej jak zrozumiałą. *Pomorzu nie wolno się gospodarczo cofać,* przeciwnie, musi stać się dla świata, który przez Pomorze patrzy na całą Polskę, dowodem naszej tężyzny gospodarczej. Niewątpliwie Rząd Rzeczypospolitej Polskiej docenia to wszystko, skoro wystąpił z inicjatywą powiększenia granic województwa, stwarzając „Wielkie Pomorze", skoro na swego przedstawiciela delegował, w charakterze wojewody, jednego z najbardziej doświadczonych administratorów współczesnej Polski. Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu zwiększa przez to swój stan posiadania z 35 na 60 Towarzystw, nie wyłączając Gdańska, który ostatnio do nas się zgłosił i którym serdecznie opiekować się przyrzekamy. Dla rozwoju Pomorza nowe to perspektywy. Ludność zamieszkująca Pomorze stanowi element wybitnie polski, może najbardziej polski w całej Polsce. Według spisu ludności w roku 1931 ludność z językiem ojczystym polskim wynosi w województwach zachodnich przeszło 90%, w województwach centralnych 83%, południowych 59%, a wschodnich 33%. Jest to rękojmia, że bardzo silne fale wpływów obcych, przenikające na Pomorze aż z trzech stron: z Rzeszy Niemieckiej, od Prus Wschodnich i od Gdańska będą w dalszym ciągu odbijały się o wał ochronny, jaki tworzy polskość tej ziemi.

Do chwili odzyskania niepodległości, polski stan posiadania w handlu i w rzemiośle wynosił około 15%. Dziś polski stan posiadania dosięga cyfry 90%. Obraz odwrócił się dzięki pracy naszych kupców, którzy przy pomocy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, powstałego konspiracyjnie jeszcze w roku 1919 za czasów okupacji pruskiej, uchwycili odpowiedni moment i przejęli warsztaty z rąk nie-

mieckich. Mimo to muszę w tym miejscu stwierdzić, że istniejące placówki niemieckie, jakkolwiek stosunkowo nieliczne już, dzięki zasilaniu ich przez kapitały zagraniczne, stanowią na ogół warsztaty zasobniejsze i konkurencyjne. W ostatnich latach obserwujemy, że Niemcy jakby zorientowawszy się w poniesionej porażce, pragną wszystkimi siłami przeciwstawić się dziejowemu przeobrażeniu i nie tylko podtrzymują za każdą cenę istniejące placówki, ale zdążają do ich powiększenia.

B. Stan gospodarczy Pomorza.

Ze wszystkich poprzednio wymienionych względów życie gospodarcze Pomorza jest bardzo skomplikowane, jakkolwiek struktura jego daje obraz więcej jednolity. Nie ma tu rażących przejaskrawień, gdzie dominuje albo wielki przemysł, albo drobny warsztat proletariatu. Pomorze jest *odbiciem średniego warsztatu* zarówno w rolnictwie, handlu jak i przemyśle. Stąd istnieją duże możliwości w zakresie realizacji regionalnego planu gospodarczego a ze względu na swoje położenie geopolityczne w zakresie powiązania tegoż programu z programem ogólno-państwowym. Powiedzmy sobie szczerze, że dla pomorskiego planu gospodarczego, któryby uwzględniał zmiany strukturalne, jakie nastąpiły wskutek zmian politycznych, nie znaleźliśmy dotąd należytego zrozumienia mimo, że solidaryzm gospodarczy pozwolił nam już w 1929 roku na konstrukcję takiego planu i przedstawienie go najwyższym czynnikom Państwa w obecności głowy państwa na Zamku w Warszawie w roku 1930. Kraj znajdował się wówczas jeszcze w okresie t. zw. „prosperity", kiedy Pomorze, jako najbardziej czułe na wszystkie zjawiska o zasięgu światowym, wyczuwało już pierwsze wstrząsy zbliżającego się kryzysu i, przewidując ujemne skutki, pragnęło im zapobiec. Było już za późno, rok potem nad całym krajem zaszalał kryzys, a przy tym polityka gospodarcza Państwa toczyła się bezplanowo. Stąd skromne usiłowania nasze spaliły się na panewce. Lata 1930—35 pogłębiły b. znacznie powstałe trudności. Polski stan posiadania na Pomorzu przetrwał wprawdzie kryzys, ale znalazł się w stanie tak osłabionym, że należy jak najszybciej sięgnąć po środki zaradcze. Miasta uprzemysłowione stanęły w obliczu niepokojącego bezrobocia. Jedynym punktem jasnym w tym niewesołym obrazie pozostała Gdynia, która budziła wiarę, że okres ten minie. Wspaniały rozwój Gdyni był w tych ciężkich czasach jedynym źródłem optymizmu, ale równocześnie trudno ukryć, że Gdynia nie oddziaływała tak bezpośrednio na życie gospodarcze Pomorza, jak to wszyscy oczekiwaliśmy i dlatego nie zdołała wybitnie złagodzić skutków kryzysowych. Składa się na to szereg przyczyn. Jedna z nich to słaby udział Pomorza w budowie Gdyni. Przyczyną tego niezrozumiałego zjawiska jest fakt, że:

1) w chwili rewindykacji politycznej wykupiono z rąk niemieckich tysiące placówek handlowych i przemysłowych i walnie umocniono nasz stan posiadania w miastach, co wymagało dużego wysiłku finansowego,

2) że w okresie inflacji stracił handel pomorski wielką część swej substancji majątkowej i większą część swych kapitałów obrotowych,

3) że handel pomorski nie przeżywał nigdy okresu koniunktury wobec permanentnie złej sytuacji rolnictwa i borykał się ze swoimi trudnościami nieomal od zarania naszej państwowości także wskutek wyraźnego przeciążenia podatkowego. Główny Urząd Statystyczny w statystyce skarbowej za r. 1933/34, ogłoszonej drukiem w r. 1935 (serii C, zeszyt 20), podaje, ile na jednego mieszkańca przypada podatków bezpośrednich. Cyfry te są ciekawe i wynoszą:

Poznań	29.18
Łódź	25.85
Grudziądz	21.36
Kraków	15.70
Lwów	14.22
Kielce	11.08
Warszawa okręg	11.74
Wilno	8.91
Białystok	8.39
Lublin	8.19
Stanisławów i Tarnopol	6.47
Łuck	6.14
Nowogródek	5.26
Polesie	4.91

Wynika z powyższego, że obciążenie państwowymi podatkami bezpośrednimi w Wielkopolsce i na Pomorzu jest najwyższe w Polsce.

Wszystko to sprawiło, że na większą ekspansję nie starczyło sił. Szczególnie w pierwszych latach, kiedy rosła Gdynia, Pomorze odrabiało dopiero skutki zmian politycznych i nie dysponowało żadnymi własnymi kapitałami. Ale są także inne przyczyny nierównie ważniejsze. Przede wszystkim należycie nie powiązano Gdyni z jej najbliższym zapleczem wskutek fatalnych błędów polityki komunikacyjnej i to zarówno na odcinku kolejowym, drogowym jak i innych środków porozumiewania się np. nieznośnie wysokich kosztów telefonicznych itp. Jeżeli do tego dodamy brak zrozumienia dla specyficznych warunków pomorskich, objawiających się w niepotrzebnej centralizacji zakupów w Warszawie przez liczne jeszcze urzędy, przez niesłuszne propagowanie spółdzielczości urzędniczej i wojskowej poza gronem ściśle zainteresowanych udziałowców, a więc ze szkodą dla istnieją-

cego już i dobrze funkcjonującego warsztatu kupieckiego, dalej przez niewątpliwe przeciążenie podatkowe w ubiegłych latach i brak odpowiedniej polityki kredytowej dla średniego warsztatu oraz jednostronnej penetracji Gdańska, to zrozumiemy, jaki splot przeróżnych wpływów zahamował nasze życie gospodarcze. Trzeba wreszcie stwierdzić, że brak nam obok tego statycznych warunków rozwoju, że Pomorze zbytnio zależne jest od przypadkowych zjawisk przyrody, że wystarczy jedna czy druga klęska rolnictwa lub niepomyślnych połowów morskich, ażeby w drugim wypadku całą gałąź przemysłową unieruchomić, a w pierwszym położyć całe życie gospodarcze.

Zabrałoby zbyt dużo czasu, gdybyśmy chcieli wszystkie szczegóły analizować, dlatego przechodzę już do określenia sytuacji gospodarczej w latach 1936-37, jako najbardziej nas interesującej.

Dane statystyczne względnie wskaźniki, ilustrujące niedostateczny udział Pomorza w poprawie koniunktury.

Powyższe z natury rzeczy pobieżne tylko ogólne sprawozdanie o sytuacji gospodarczej pragnę uzupełnić kilkoma wskaźnikami, ilustrującymi niedostateczny udział Pomorza w poprawie koniunktury:

a) *Trzykrotna klęska żywiołowa* spowodowała na Pomorzu specjalnie niepomyślny wynik zbiorów. Z porównania wyników zbiorów za rok 1935 i 1936 otrzymujemy następujący obraz. Spadek wynosił:

w pszenicy	30%
w życie	35%
w owsie	40%
w jęczmieniu	32%.

Główną przyczyną nieurodzaju była susza przed kwitnięciem zboża, zaś w czasie kwitnięcia nadmierne opady.

b) *Spadek wartości nieruchomości miejskich.* Mimo, że stan mieszkań jest w Polsce zachodniej niewątpliwie lepszy niż w innych częściach kraju, rentowność domów spadła w porównaniu z okresem przedwojennym, licząc już markę przedwojenną równą 1 złotemu, o okrągłe 50%. Stan ten pogarsza się w ostatnich latach widocznie. Są to zarówno skutki zbyt długo trwającej ustawy o ochronie lokatorów jak i niewątpliwe znamiona słabego tętna życia gospodarczego w naszych miastach pomorskich. Muszę zaznaczyć, że podstawą średniego warsztatu kupieckiego na Pomorzu była posiadłość nieruchoma, na której bazował się kredyt długoterminowy przedsiębiorstwa. Katastrofalny spadek wartości nieruchomej spowodował automatycznie zanik kredytu długoterminowego i tym samym podważył zdrowe fundamenty naszego kupiectwa. W miejsce długoterminowego kredytu, często jeszcze zalegającego z okresu zaborczego, obciążono nieruchomości większą ilością krótkoterminowych kredytów poszczególnych instytucyj bankowych. Te kredyty krótkoterminowe o bardzo wysokiej stopie procentowej, wahającej się od 9—12% nie mogły być pokryte z normalnej gospodarki przedsiębiorstw i zaciążyły znów na nieruchomości, grożąc często licytacją. Jednym słowem odcinek ten wygląda bardzo niedobrze, a trzeba zważyć, że nieruchomość pomorska to nieruchomość polska i chrześcijańska, że każdy dom polski w mieście, to równocześnie bastion obronny przeciwko obcej inwazji gospodarczej, przecież to spolszczenie nieruchomości nastąpiło dopiero po odzyskaniu niepodległości. Dziś ten stan jest wyraźnie zagrożony i tylko łagodzenie ustawy o ochronie lokatorów bez krzywdy dla bezrobotnych, za których musi świadczyć ogół, a nie jedna warstwa, może spowodować stopniową poprawę.

c) *Wzrost podaży pracy w Wojewódzkich Biurach Funduszu Pracy (bez Gdyni).* Niewątpliwie trzecim wskaźnikiem, który obrazuje stan gospodarczy jest podaż pracy w Wojewódzkich Biurach Funduszu Pracy. Eliminując Gdynię stwierdzamy, że we wszystkich pozostałych okręgach podaż pracy na 1 XI 1936 wynosiła 15.221, zaś na dzień 1 XI 1937 — 16.284, czyli podaż wolnych rąk do pracy wzrosła, mimo odcinkowej poprawy w przemyśle, mimo, że np. wielki przemysł w Grudziądzu rejestruje stałą zwyżkę pracujących. Tłumaczyć to należy, że rozładowanie bezrobocia nie postępuje równomiernie na wszystkich rynkach pracy, że więc obok poprawy w jednych gałęziach, mamy pogorszenie w innych, a przede wszystkim, że nie znajdujemy pracy dla przyrostu naturalnego. I w tym wypadku obraz Pomorza jest inny jak obraz całej Polski, gdzie mimo przyrostu naturalnego podaż pracy w cyfrach bezwzględnych spadła o 10%.

d) *Niedostateczny wzrost świadectw w okręgu Izby (bez Gdyni).* Przechodzę z kolei do ilustracji wskaźnika świadectw przemysłowych kategorii handlowej. Znów bez Gdyni. W całej Polsce ilość świadectw przemysłowych wzrosła w roku 1937 w porównaniu z rokiem 1936 o przeszło 6%, okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni tylko o 0,7%. Jakkolwiek fakt ten wobec przerostu ilościowego pomorskich placówek handlowych idzie nam raczej na rękę, to z drugiej strony jest to niewątpliwe świadectwo psychicznej oceny możliwości rozwojowych w sensie ujemnym.

e) *Zużycie żelaza wzrosło na Pomorzu w roku 1936 o 20%*, zaś w pierwszym półroczu 1937 w stosunku do pierwszego półrocza 1936 o 13% (za wyjątkiem Gdyni) tymczasem w województwie wileńskim, nowogródzkim i poleskim o ca 50%.

f) *Niedostateczny wzrost konsumcji piwa — niepomyślny rozwój oszczędności w K. K. O.*

Weźmy z kolei wskaźnik konsumcji piwa niewątpliwie ilustrujący siłę nabywczą szerokich warstw ludności. W ostatnim roku zanotowano w całej Polsce wzrost konsumcji piwa o ca 15%, w poznańskim o ca 10%, na Pomorzu tylko 1%. Jeżeli do powyższego dodamy niezadawalniający wzrost oszczędności w K. K. O. na Pomorzu w porównaniu ze stanem w całej Polsce, to już na podstawie tych danych możemy wyprowadzić wniosek, że poprzednia analiza sytuacji gospodarczej jest w przybliżeniu wiernym odzwierciedleniem istotnego stanu.

Sytuacja w rolnictwie, przemyśle i rzemiośle.

O położeniu rolnika, przemysłu i rzemiosła nie będę mówił szczegółowo, albowiem są powołane do tego inne czynniki, ale trudno mi chociażby fragmentarycznie nie naświetlić całokształtu sytuacji, bo tylko na tym tle uwypuklić można położenie kupiectwa.

Więc przede wszystkim rolnictwo prześladuje w ostatnich latach niepomyślny los, a poza tym zadawnione bolączki, wynikające na skutek nierównych kosztów produkcyjnych rolnictwa pomorskiego z rolnictwem innych dzielnic.

Ostatnio dają się bardziej odczuwać skutki wadliwej parcelacji. Mając zupełne zrozumienie dla konieczności stworzenia nowych warsztatów dla przeludnionej wsi, odrzucamy bezwzględnie system stwarzania proletariatu rolnego mieszczącego się w drewnianych zabudowaniach, nielicujących z obrazem Pomorza murowanego. Typem zdrowego warsztatu rolnego nie może być na Pomorzu obszar 10-hektarowy i tu trzeba brać zarówno pod uwagę słabszą glebę pomorską, jak i wzgląd na ogólny stan gospodarczy. Kupiectwo ogólnie narzeka na widoczny zanik siły nabywczej wsi, szczególnie w terenach parcelowanych. Trzeba wreszcie pamiętać, że stan posiadania mniejszości na roli występuje najsilniej w wielkiej własności i fakt ten winien być uwzględniony w planie parcelacyjnym, zaś z polskiej własności wielkiej winny być parcelowane majątki, niezdolne do życia, tymczasem dzieje się często inaczej, jak np. poruszona w „Ilustrowanym Kurierze“ sprawa parcelacji Gorzędzia, uprzemysłowionego majątku w powiecie tczewskim itp.

Poważny problem to oddłużenie rolnictwa. Rolnik jest z oddłużenia dotychczasowego niezadowolony, a przecież oddłużenie to nastąpiło w dużej mierze kosztem kapitałów kupieckich, które finansowały konsumcję rolniczą. Dziś ani rolnik ani kupiec nie ma pieniędzy, różnica polega tylko na tym, że wierzytelności rolnika rozłożono na długie lata i kupca zmuszono uznać ten stan, nie dając mu w zamian żadnych ulg. Dlatego jednostronne oddłużenie stało się tu źródłem poważnych kłopotów kupca bez osiągnięcia zadowolenia rolnika. W dodatku niepokój o wypłacalność kupca, spowodowany kryzysem rolniczym, sprawił, że banki nasze zaczęły naciskać na kupca niemiłosiernie w chwili, kiedy kupiec wyzbyty z wszelkich środków obrotowych, niezdolny był do żadnych upłat kapitałowych. Spotęgowało to oczywiście podwójne kłopoty kupca, który nie mógł się często oprzeć naciskowi bankowości mimo, że płacił bankowi horendalne odsetki, wynoszące do niedawna jeszcze 12% plus koszty uboczne, a dziś wahające się od 9—10%, a więc daleko powyżej marży zarobkowej kupca. Ten stan rzeczy wymaga radykalnej kuracji, gdyż jakkolwiek mamy zrozumienie dla również ciężkiego położenia bankowości, to jednak nie mamy zrozumienia dla tego, że sanacja czy rolnictwa czy bankowości ma odbywać się wyłącznie kosztem kupca, przemysłowca, czy rzemieślnika.

Przechodząc do naświetlenia sytuacji przemysłu, również oddziaływującego na położenie handlu, stwierdzam, że dowodem jego żywotności jest fakt, że stan posiadania przemysłu w chwili rewindykacji, nie tylko że na ówczesnym poziomie został utrzymany, lecz znacznie się powiększył dzięki temu, że potrafił sobie znaleźć szlaki handlowe do zamorskich rynków zbytu i dzięki znakomitej organizacji i technicznej sprawności. Jest to jednak przede wszystkim przemysł przetwórczy lub metalowy, ściśle związany z położeniem rolnictwa i znów, jak to wykazuje przykład znanej fabryki maszyn „Unia“ w Grudziądzu, fatalny stan rolnictwa może zachwiać tak nawet wielkim warsztatem, który w interesie równowagi trzeba ratować. Wreszcie oddalenie przemysłu pomorskiego od źródeł surowców i nieuwzględnienie kapitalnego postulatu ulg taryfowych dla przemysłu nie pozwala przemysłowi wykorzystać jego pełną zdolność produkcyjną a przecież znaczenie przemysłu dla rozładowania bezrobocia ma pierwszorzędną wagę. Na ogół przyniósł rok 1936/37 w przemyśle znaczną poprawę, przy czym jednak poprawa ta występuje w roku 1937 mniej wyraźnie jak w roku 1936. Spowodowane to zostało brakiem surowca krajowego jak i poważnym spadkiem ruchu budowlanego. Szczególnie też ucierpiał przemysł rybny wskutek katastrofalnie słabych połowów morskich.

Jeżeli uwzględnimy, że robotnik jest obok urzędnika w mieście najpoważniejszym konsumentem kupca, to zrozumiałym jest zainteresowanie, jakie ma kupiectwo w należytym rozwoju naszego przemysłu.

Również położenie rzemiosła nie jest bez wpływu na kształtowanie się obrotów handlowych. Jesteśmy wszyscy zgodni, że stan ten znajduje się poniżej normy zadawalniającej. Przyczyny szukać należy w tych samych źródłach, które oddziaływały ujemnie na wszystkie dziedziny gospodarcze, a więc brak odpowiedniej polityki kredytowej, zbyt wielkie świadczenia, które przekreślają rentowność warsztatu. Poza tym przepisy prawne,

normujące działalność rzemiosła nie odpowiadają dzisiejszym potrzebom, zaś projektowana nowelizacja prawa przemysłowego przyjęta została krytycznie. Warsztat rzemieślniczy jest komórką zbyt słabą, ażeby mógł oprzeć się tak wielu ujemnym wpływom i dlatego rzemiosło nie zajmuje w życiu gospodarczym Pomorza tej pozycji, jaką według naszej oceny w gospodarce narodowej zajmować powinno. Na rzemiosło patrzy się ze zbyt bliskiej perspektywy i widzi się tylko ten mały mniej lub więcej sprawnie pracujący warsztacik. Natomiast zapomina się, że takich warsztatów mamy na Pomorzu kilkanaście tysięcy, a w całym Państwie kilkaset tysięcy, których łączna produkcja napewno nie powstydziłaby się cyfr produkcji przemysłowej. Na ziemiach kresowych ma rozplanowanie części produkcji w wielu drobnych warsztatach rzemieślniczych niewątpliwe znamiona bardzo bezpiecznej rezerwy produkcyjnej na wypadek konfliktów wojennych.

Miałem sposobność być niedawno na zebraniu sprawozdawczym wszystkich cechów rzemieślniczych. Zebranie to potwierdziło, że w roku 1936 i 1937 zarejestrowano dalszy wzrost warsztatów a tym samym wzrosła liczba zatrudnionych uczniów i czeladników. Jednak objaw ten nie jest równoznaczny z wzmocnieniem strukturalnym rzemiosła, które podobno jak handel stwierdza już w stosunku do możliwości zarobkowych, wyraźny przerost ilości warsztatów. W roku 1937 również wskutek słabego ruchu budowlanego nawet i ta pozorna poprawa doznała zahamowania. W tym miejscu pragnę wspomnieć o tym, że rzemiosło pomorskie bierze również udział w eksporcie, ale znów uciążliwe przepisy w obrocie zagranicznym są przeszkodą większych rezultatów na tym odcinku. Ostatnio nastąpiło porozumienie między rzemiosłem a kupiectwem, ażeby handel przejął stronę techniczną eksportu, a to w formie stworzenia Pierwszego Pomorskiego Domu Eksportowego, opartego o wspólne kapitały rzemieślnicze i kupieckie.

Położenie handlu pomorskiego.

Przechodzę z kolei do zobrazowania sytuacji w handlu pomorskim. Ilość warsztatów handlowych na Pomorzu w granicach dotychczasowych waha się około 20.000. Przyjmując, że przeciętny warsztat zatrudnia oprócz właściciela 1—2 pracowników najemnych, należy przyjąć, że handel zabiera z rynku pracy około 30.000 ludzi a doliczając członków rodziny, ocenić można liczbę pracujących w handlu pomorskim na około 70.000 osób. Jest to więc potężna armia ludzi, pracujących i żyjących w zawodzie kupieckim. Słabą jej stronę stanowi to, że jest poważnie rozproszkowana i że proces rozproszkowywania, zapoczątkowany w roku 1930 trwa niestety w dalszym ciągu. Oblicze handlu pomorskiego zmienia się więc na niekorzyść. Dawniej przeważał warsztat średni, dobrze wyposażony w kapitały obrotowe i asortymenty towarowe, zatrudniał on niewątpliwie więcej pracowników jak dziś. Nie jest to już więc ta sama świetnie wyekwipowana armia sprzed okresu kryzysowego, poniosła ona duże straty w szeregach, wielu poległo na placu, bardzo wielu leczy się jeszcze z ciężkich ran, ale duch armii jest dobry i wszelką daje rękojmię, że zwycięży trudności, aby ją tylko zaopatrzyć w to, co jej potrzeba.

Rok 1936 upłynął pod znakiem zapowiadającej się poprawy koniunkturalnej dla kupiectwa i wszystko zapowiadało, że rok 1937 stanowić będzie punkt zwrotny w położeniu kupiectwa pomorskiego, że handel pomorski dołączy się choć z opóźnieniem do obserwowanej w całym kraju tendencji zwyżkowej obrotów handlowych. Tymczasem sprawozdania, które zebraliśmy w terenie za okres I półrocza 1937, są raczej niepomyślne. Nadzieje kupiectwa pomorskiego zostały zawiedzione i niestety liczyć się należy, przynajmniej na odcinku pomorskim, z tym, że rok 1937 stanowić będzie per saldo pozycję minusową w handlu.

Na ten niepomyślny rezultat wpłynęła przede wszystkim sytuacja rolnictwa pomorskiego, nawiedzionego szeregiem klęsk żywiołowych, o czym była już mowa. We wszystkich sprawozdaniach podkreślają nasze towarzystwa związkowe, że stałym konsumentem pozostał właściwie tylko urzędnik, a ponieważ siła nabywcza urzędnika nie wzrosła, przeto w rezultacie ogólna konsumcja zmniejszyła się poważnie. Stąd pełne zrozumienie kupiectwa dla starań szerokich warstw urzędniczych o poprawę bytu a szczególnie tam, gdzie warunki bytowania są trudne, tj. w Gdyni i powiecie morskim.

Do zmniejszenia obrotów przyczyniła się również reglamentacja cen i szereg przyczyn ubocznych. Wprawdzie *bezrobocie zmniejszyło się,* jednakże ten objaw dodatni nie mógł kupcowi wyrównać ubytku, jaki spowodował rolnik, będący normalnie głównym konsumentem rynku pomorskiego. Niewątpliwie raz jeszcze okazało się, jak bardzo życie gospodarcze Pomorza zależne jest od dobrej lub złej doli pomorskiego rolnictwa. Wyjątek w tym obrazie stanowi Gdynia i Bydgoszcz. Gdynia i Bydgoszcz stwierdzają w handlu kilkuprocentową poprawę.

Poza tym w całym okręgu Związku na podstawie badań, przeprowadzonych w 19 miastach, stwierdzony został w handlu spadek obrotów i rentowności. Mniej ucierpiał w większych miastach, a nawet doznał małej poprawy handel zbożowy, natomiast stwierdzono spadek obrotów w branży kolonialno-spożywczej o 10—14%, a rentowności o 12%, w branży winno-wódczanej i restauracyjno-gastronomicznej obrotu o 20—22% (głównie z powodu przejścia szerokich warstw ludności niezamożnej na butelkową konsumcję wódki, zaku-

pywanej w składach detalicznych zamiast kieliszkowej) a rentowności o 11%, w handlu szkła i porcelany oraz w branży drogeryjnej obrotów o 10 — 15%, w branży żelaznej o 10—15%, włókienniczo-galanteryjnej o 10—11%, w branży księgarsko-papierniczej o 10—11 i ½% (głównie wskutek sprzedaży papieru listowego frankowanego przez pocztę i konkurencji ze strony sklepików szkolnych), w branży obuwniczej o 8—9%.

Jaśniejszym punktem w tym niewesołym obrocie sytuacyjnym jest prężność wykazana przez handel w mieście i porcie Gdyni. Dobrze zorganizowane kupiectwo gdyńskie nadało miastu wygląd zachodnio-europejski, zaś na terenie portu wystąpiło kupiectwo pomorskie po raz pierwszy aktywnie, tworząc o własnych tylko siłach szereg placówek, pracujących w handlu zagranicznym i inwestowało z własnych skromnych środków w te przedsiębiorstwa ¾ miliona złotych. Są to następujące przedsiębiorstwa:

„Hakol" z kapitałem zakładow. zł 400.000 dla handlu kolonialnego,

„Brithol" z kapitałem zakładowym zł 175 tysięcy dla handlu śledziowego, jest to nawiasem mówiąc pierwsze czysto chrześcijańskie przedsiębiorstwo importu śledzi, wreszcie

„Banan-Import" z kapitałem zakładowym zł 100.000 dla handlu i dojrzewania bananów. Jest to również pierwsze w tym rozmiarze przedsiębiorstwo chrześcijańskie w Gdyni.

W przygotowaniu jest organizacja Pierwszego Pomorskiego Domu Eksportowego.

C. *Uaktywnienie handlu.*

I. „Własnymi środkami".

Zastanówmy się teraz, jakimi środkami możemy i musimy powstrzymać to niepomyślne kształtowanie się sytuacji i przerzucić ster gospodarki pomorskiej na właściwy kierunek pomyślny. Na pierwszy plan wysunąć musimy środki zaradcze, które handel stosować *musi o siłach własnych.* Wspaniały Kongres Kupiectwa Chrześcijańskiego w Warszawie, odbyty w grudniu pod auspicjami Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i wysokiego Rządu był świadectwem zdecydowanej woli kupiectwa do usunięcia wszystkich tych niedomagań, jakie wykazuje nasz aparat handlowy z przyczyn zależnych od samego kupiectwa, tj. przez *podniesienie technicznej sprawności naszej dystrybucji przez:*

1) utrzymanie i rozszerzenie polskiego stanu posiadania,
2) kształcenie kadr fachowych kupców i kontynuowanie akcji osiedleńczej,
3) uaktywnienie handlu pomorskiego przez dalsze zwiększenie jego udziału w handlu zagranicznym oraz nawiązanie kontaktów handlowych z centralnym okręgiem przemysłowym,
4) pogłębianie organizacji branżowo-fachowej,
5) zorganizowanie przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu Kasy Bezprocentowej Młodych Kupców, celem udzielania pomocy finansowej przy usamodzielnianiu się,
6) zorganizowanie współdziałania gospodarczego drobnych warsztatów (wspólne zakupy — wspólna reklama).

II. Solidarność życia gospodarczego winna znaleźć wyraz w ścisłej współpracy handlu z przemysłem, rzemiosłem i rolnictwem oraz światem pracy.

Opowiada się dalej kupiectwo za solidarnością wszystkich czynników gospodarczych, co znaleźć winno wyraz zarówno w pracy społeczno-organizacyjnej jak handlowo-organizacyjnej. Szczególnie ta ostatnia dziedzina nie da się rozwiązać bez współdziałania wszystkich czynników, a to ze względu na skromne środki finansowe, jakimi każdy z nich z osobna dysponuje. W tym zakresie wysuwamy następujący apel tak pod adresem przemysłu, rzemiosła i rolnictwa, jak i handlu:

a) powołania rady gospodarczej Województwa Pomorskiego dla ustalania programowych zadań gospodarczych,

b) skierowania handlu do słabo dotychczas wyzyskanych dziedzin produkcji wiejskiej (skup skórek, jagód itp.),

c) zorganizowania racjonalnego skupu produktów warsztatów przemysłowych i rzemieślniczych,

d) złagodzenia problemu sklepów fabrycznych,

e) współdziałania w usprawnieniu aprowizacji Gdyni, Gdańska i Wybrzeża,

f) powiększenia udziału Pomorza w shipchandlerce,

g) pracy nad zwiększeniem udziału Pomorza w eksporcie (tworzy się w Gdyni pierwszy dom eksportowy pomorski),

h) przeorganizowania obecnych targów gdyńskich na międzynarodowe targi bałtyckie.

III. Konieczność przywrócenia opłacalności handlu przez uwzględnienie najpilniejszych postulatów kupiectwa pomorskiego.

Pragnę obecnie omówić dezyderaty, jakie wysuwa kupiectwo pomorskie pod adresem Rządu. Ingerencja Rządu i administracji jest w współczesnym życiu gospodarczym tak poważna, że w dużej mierze elementy takiego czy innego rozwoju handlu zależą od polityki gospodarczej Rządu.

1) Postulaty z zakresu Ministerstwa Skarbu.

Z wielkim uznaniem przyjęliśmy do wiadomości zapowiedzianą przez Pana Ministra

t. zw. „małą reformę podatkową". Bliższe zapoznanie się ze szczegółami projektu nasuwa nam jednak poważne uwagi:

a) Reforma państwowego podatku przemysłowego.

Sfery handlowe Pomorza zdają sobie sprawę z tego, że ani względy budżetowe, ani też sytuacja gospodarcza nie pozwalają na przeprowadzenie w tej chwili dużej reformy podatkowej. Niemniej jednak sfery gospodarcze, uznając za celowe podjęcie zapowiedzianej małej reformy i zapoznawszy się z treścią dwóch projektów ustaw stwierdzają, że projekty te, będące konsekwencją zniesienia świadectw przemysłowych, nie odpowiadają wytkniętemu celowi, gdyż ubytek Skarbu Państwa z wpływów za świadectwa jest zastąpiony z jednej strony ekwiwalentem, wliczonym do stawek podatku obrotowego, z drugiej zaś strony opłatami rejestracyjnymi, które mają służyć na pokrycie budżetów samorządów i szkół zawodowych. Poza tym projekt zamierza obciążyć podatkiem od obrotu prywatny handel zbożowy, przy równoczesnym uprzywilejowaniu spółdzielni. Wprowadzenie projektu w życie w tej formie będzie wybitnie sprzyjało rozkwitowi zbożowego handlu anonimowego, t. zn. nieopodatkowanego w ogóle, podcinając jednocześnie egzystencję giełd zbożowych.

Przewaga gdańskiego handlu zbożowego stałaby się wtedy faktem, wobec zupełnego zwolnienia od podatku obrotowego giełdowego handlu zbożowego, przy czym interpretacja ulg przez Gdańsk jest b. liberalna.

Jeśli mała ta reforma ma być uproszczeniem dotychczasowego systemu podatkowego, uciążliwego przede wszystkim dla sfer gospodarczych, to winna ona pójść w kierunku uproszczenia, a nie pozostawiania nadal i formy podatku od obrotu i formy kart rejestracyjnych i równocześnie wprowadzić nową dwutorowość w postaci nadzoru władz skarbowych odnośnie podatku od obrotu oraz władz samorządu terytorialnego odnośnie kart rejestracyjnych.

b) Zmiany do ustawy o opłatach stemplowych.

Również i ten projekt noweli do ustawy o opłatach stemplowych, który jest włączony do „małej reformy podatkowej", nie wnosi udoskonalenia w tej tak trudnej i zawiłej ustawie, lecz wprowadza szereg nowych przepisów, które system opłat stemplowych jeszcze bardziej komplikują, nadając mu tym samym charakter ustawy nieżyciowej i antygospodarczej. Wystarczy choćby tylko wspomnieć o wprowadzeniu pojęcia wartości rzeczywistej, szacunku przez biegłych oraz o znacznym utrudnieniu obrotu nieruchomościami. Nieznaczne ulgi natomiast, które projekt wprowadza odnośnie pism, tyczących się przejścia własności rzeczy nieruchomych, nie pozostają w żadnym stosunku do wprowadzonych zaostrzeń. Toteż kupiectwo zmuszone jest ustosunkować się do tegoż projektu negatywnie. (W międzyczasie projekt noweli został przez Ministra Skarbu wycofany).

c) Zmiana ustawy o państw. podatku dochodowym.

Nowela do ustawy o państwowym podatku dochodowym, nie realizuje jeszcze w całości postulatów, wysuwanych od szeregu lat, jednakowoż sfery gospodarcze z *uznaniem* powitały przychylne potraktowanie postulatu w kierunku zniesienia podwójnego opodatkowania osób prawnych podatkiem dochodowym. W tym miejscu składam oświadczenie, że podatek dochodowy, jako najsłuszniejsza forma opodatkowania, winien być upowszechniony, przy zastosowaniu odpowiedniej jego gradacji.

d) Normy szacunkowe dochodowości.

Zdefiniowane w rozporządzeniu wykonawczym do ordynacji podatkowej pojęcie norm szacunkowych dla celów wymiaru państwowego podatku dochodowego, w szczególności przyjęcie norm szacunkowych netto wydawały się sferom gospodarczym, jako szczęśliwe rozwiązanie kwestii, jednakowoż praktyka wykazała wielką nierównomierność — o ile chodzi o dzielnicę pomorską.

Ze względów przytoczonych przeze mnie w analizie sytuacji gospodarczej Pomorza, stawki średniej dochodowości winny były być niższe lub utrzymane na dotychczasowym poziomie — tymczasem w 1936 roku stawki zostały podwyższone od 20—50% i z małymi zmianami utrzymały się do dzisiaj. Porównując stawki, ustalone dla innych okręgów Izb Skarbowych, stwierdzono, że stawki dla typowo najczęściej spotykanych przedsiębiorstw na Pomorzu były *najwyższe w okręgu Izby Skarbowej* w Grudziądzu. Obecnie przy podwyższeniu stawek dochodowych dla przedsiębiorstw, ksiąg nie prowadzących, *udogodnienie* zezwalające na potrącanie kosztów czynszu za lokal oraz kosztów za kierownictwo przedsiębiorstwa staje się iluzoryczne.

e) Uregulowanie i podwyższenie zarobków na wyrobach monopolowych, które stanowią gros obrotów handlu spożywczego.

Następnym zagadnieniem, które wiąże się ściśle z resortem Ministerstwa Skarbu, jest sprawa współpracy kupiectwa z monopolami państwowymi. Na tym odcinku brak jeszcze jest właściwej atmosfery harmonijnej współpracy z kupcem, jako partnerem dystrybucji wyrobów monopolowych. Jakkolwiek widać na przestrzeni ostatnich lat znaczną poprawę w ogólnej gospodarce, to jednak szczególnie kupiectwo stwierdza w dalszym ciągu, że brak jest wciąż właściwego zrozumienia dla pracy kupca-koncesjonariusza, któremu dyktuje się jednostronnie warunki pracy. — Kupiectwo stwierdza, że prowizja, udzielana przez monopole, jest zbyt niska i że nie uwzględnia ona zupełnie momentu zachęty w zwiększaniu

obrotów monopolowych, a nawet w pewnych monopolach nie stanowi należytego pokrycia kosztów handlowych.

Pozwalam sobie przypomnieć, że te skargi kupiectwa były przedmiotem bardzo wnikliwych badań samorządu gospodarczego, który zarzuty te szczególnie na odcinku monopolu solnego potwierdził. Jak ostatnio słychać monopol solny zdecydował się już podnieść prowizję kupca-detalisty od dnia 1 IV 1938 r., co przyjmujemy z zadowoleniem do wiadomości. Istotnie dotychczasowy stan był nie do zniesienia, gdyż przy 9% prowizji brutto, biorąc pod uwagę ubytek soli przy rozważaniu 50 kg worka na drobne jednostki we własnym opakowaniu, które jest droższe od soli, nie tylko nic nie zarabiał, ale pracował z deficytem. Skutek był ten, że zainteresowanie się kupca zbytem tego artykułu spadło do zera, tym bardziej, że z drugiej strony średnia dochodowość wyliczyła kupcowi spożywczemu, zresztą niesłusznie, wyższą stopę zysku netto. Nic więc dziwnego, że ostatnio w najszerszych warstwach kupiectwa zaczęły się budzić niepożądane, ale zrozumiałe refleksje przeciwko współpracy z monopolem, szczególnie w poznańskim.

Podobne postulaty zgłasza kupiectwo pod adresem Monopolu Spirytusowego. Tu również istnieje ogromna dysproporcja między marżą zysku brutto, jaki kupcowi daje prywatna produkcja a monopol państwowy. Obecna prowizja znajduje się także już na granicy własnych kosztów handlowych kupca i dlatego kupiectwo domaga się zwiększenia prowizji minimalnie do 10%. Istnieje opinia, że monopole zwiększały swoje wpłaty do Skarbu Państwa, przynajmniej w pewnej części, w zależności od zmian prowizyj na niekorzyść kupca. Ostatnio bardzo wyraźnie występuje to w nowych stawkach prowizyjnych dla wyrobów tytoniowych, gdzie samoistny kupiec detaliczny zadawalać się ma prowizją 6%, która przy przeciętnych obrotach naszych detalistów skazuje go w najlepszym wypadku tylko na wegetację. Uważając, że kupiectwo powinno być kontrahentem równorzędnym, że należy mu się za pracę uczciwe wynagrodzenie, domagamy się stopniowego podwyższania prowizji przede wszystkim w handlu detalicznym. W tym miejscu pragnę podkreślić, że przy udzielaniu koncesji decydować winny wyłącznie kwalifikacje fachowe, przy czym pierwszeństwo ma mieć kandydat Polak-chrześcijanin.

Omawiając brak opłacalności w handlu artykułami monopolowymi nie mogę pominąć *tak ważnego artykułu, jakim jest cukier*, który nie jest wprawdzie artykułem monopolowym ale kartelowym i akcyzowym, wskutek czego Rząd na kształtowanie się ceny cukru a tym samym zysku kupca. ma niewątpliwy wpływ. Dziś przy cenie, w hurcie zł 100,— za 100 kg cukru, cukrownie i plantatorzy zabierają połowę, Skarb Państwa za akcyzę i podatek zł 40,—. Złotych 6,— wynoszą różne koszty, a kupiec, któremu przypada w udziale dystrybucja tego artykułu i uciążliwa praca rozważania worka na kilkaset drobnych jednostek otrzymuje brutto zł 3,90, przy czym kwotę tę dzieli się jeszcze na hurtownika i detalistę. Jak widzimy, kalkulacja przy cukrze jest jeszcze mniej korzystna niż przy artykułach monopolowych, stąd nic dziwnego, że kupiectwo mówi głośno o wyzysku przez kartel cukrowy i uchyla się od handlu tym artykułem. W związku z tym kupiectwo prosi Pana Ministra o zapewnienie handlowi uczciwego udziału w kalkulacji tego artykułu i o zrozumienie dla konieczności opłacalności w obrotach kupca, tym bardziej, że kupiec nie jest na starość ciężarem Skarbu, lecz musi się utrzymywać z owoców własnej pracy.

h) Skasowanie sprzedaży 1/10 l. butelek monopolu spirytusowego ze względów społecznych i handlowych.

Omawiając dziedzinę monopolu muszę jeszcze na jeden mały postulat, ale w skutkach o dużym zasięgu zwrócić uwagę. Jest to życzenie kupiectwa pod adresem Pana Ministra o skasowanie w Polsce zachodniej 1/10 l. butelek wyrobów spirytusowych, a to zarówno ze względów społecznych jak i ze względu na ciężki stan naszego przemysłu gastronomicznego, który wyraźnie upada.

g) Sprawy celne.

Przechodząc do spraw o bardziej szerokim zakresie, podlegających kompetencji Ministerstwa Skarbu, pragnę przede wszystkim poruszyć sprawy celne. W tym zakresie bardzo dokuczają nam niespodziane zmiany taryfy celnej. Rozumiemy, że zamiarów tych nie można ujawniać zbyt wcześnie, ale poco z drugiej strony narażać kupiectwo na poważne straty, jak to miało miejsce np. przy korzeniach zagranicznych, gdzie wskutek nagłego obniżenia stawki celnej musiano zapasy składowe sprzedawać deficytowo. Ciekawym jest, że Gdańsk wiedział wcześniej od nas o zamiarach celnych i, dysponując ostrożniej, strat tych uniknął.

Nawiązując obecnie do rezolucji Kongresu Warszawskiego, która stwierdza, że niezależnie od ogólnej polityki, popierającej rozwój polskiego handlu, państwo i samorząd w swej działalności gospodarczej, oddziaływującej na poszczególne przedsiębiorstwa, — winny kierować się zasadą wzmocnienia polskiego stanu posiadania w handlu, realizując tę zasadę w szczególności w polityce dostaw, akcji kredytowej, polityce koncesyjnej i kontyngentowej.

h) System kredytowy dla Polski zachodniej.

Z tych czterech dezyderatów wysuwam na czoło stworzenie specjalnego systemu kredytowego dla Polski zachodniej. Fundamentem

kredytu dla średniego warsztatu były tu na Pomorzu ongiś Banki Spółdzielcze, t. zw. „Ludowe“, które zajmują w historii spolszczenia Pomorza zaszczytne miejsce. Niestety, kryzys gospodarczy i kolejne dewaluacje spowodowały niemal zupełne wyschnięcie tego źródła. Dziś Banki Ludowe z małymi wyjątkami są w stanie ciężkiej rekonwalescencji. Lepiej wyszły z opresji spółdzielnie oszczędnościowo-kredytowe tutejszej mniejszości, które nie prowadziły żadnej ofenzywy gospodarczej, a raczej ograniczyły się do obrony już istniejących niemieckich placówek gospodarczych. Ta znacznie dogodniejsza pozycja spowodowała, że jakkolwiek spółdzielni niemieckich mamy około 75, liczących okrągło 9.000 członków, zaś spółdzielni polskich aż 136, liczących 35.000 członków, to sumy bilansowe niemieckich spółdzielni są zaledwie 10% niższe od sum bilansowych polskich spółdzielni. Stosunek udzielonych kredytów do sumy wkładów wyrażał się w r. 1933 w spółdzielniach niemieckich w 15,3%, zaś w spółdzielniach polskich zaledwie 9,1%. W miarę postępującego kryzysu stosunek siły dynamicznej spółdzielni polskich malał w dalszym ciągu, przy czym działalność banków ludowych niemal zupełnie ustała w przeciwieństwie do spółdzielczości obcej. Miejsce banków spółdzielczych wypełniły na szczęście w pewnej mierze Komunalne Kasy Oszczędności miejskie i powiatowe, chociaż częściowo i one bardzo ucierpiały. Poza tym kredyt ten jest przeważnie krótkoterminowy i drogi, gdyż K. K. O. tylko częściowo mają tanie redyskonto w Banku Polskim a poza tym dyskontują swój materiał po wyższej stopie w centrali poznańskiej, klient zaś bez różnicy płaci jednolity bardzo wygórowany procent w wysokości 8½—9½%, plus koszty uboczne. W dodatku okólnik Pana Ministra Skarbu z dnia 10 grudnia 1934 r. Nr D. II. 23788/4/34 ustanawia, że Komunalne Kasy Oszczędności udzielać mogą pożyczki z własnych funduszów jednej osobie fizycznej lub prawnej do wysokości najwyżej 1% sum wkładów oszczędnościowych.

Za wyjątkiem większych miast, gdzie istnieją banki państwowe i poważniejsze banki prywatne, są Komunalne Kasy Oszczędności na terenie Pomorza, poza bankami mniejszości narodowej, jedynymi instytucjami, finansującymi życie gospodarcze miast i wsi. Tymczasem powyższy okólnik ogranicza wysokość kredytów, udzielanych przez Komunalne Kasy Oszczędności w tak znacznym stopniu, że większe zakłady handlowe i przemysłowe zmuszone byłyby szukać postronnych kredytów na gorszych warunkach.

Rozumiejąc intencje zarządzenia Pana Ministra Skarbu, pozwalam sobie jednak zwrócić uwagę, że na tutejszym terenie istnieje szereg Komunalnych Kas Oszczędności (dawnych Banków Powiatowych) zasobnych we własne kapitały zakładowe i rezerwy, dochodzące w niektórych wypadkach do 1 miliona złotych, co wynika z poniższego zestawienia (według stanu 1935 r.)

K. K. O. Gdynia —	
kapitały własne	683.716,40
wkłady oszczędnościowe . .	4.103.669.37
K. K. O. Toruń —	
kapitały własne	600.000,—
wkłady oszczędnościowe . .	2.240.000.—
K. K. O. Świecie —	
kapitały własne	1.180.000,—
wkłady oszczędnościowe . .	2.300.000.—
K. K. O. Chełmno —	
kapitały własne	980.000.—
wkłady oszczędnościowe . .	1.350.000,—
K. K. O. Bydgoszcz —	
kapitały własne	845.594.03
wkłady oszczędnościowe . .	8.594.900.01
K. K. O. Chojnice —	
kapitały własne	671.622.05
wkłady oszczędnościowe . .	1.516.027,96

Kasy te od dziesiątek lat z największym pożytkiem finansują większe zdrowe przedsiębiorstwa, zapewniając w ten sposób ciągłość pracy i równowagę finansową tak przedsiębiorstw, jak i samych kas.

Zarządzenie Pana Ministra Skarbu pozbawiło te kasy poważnej klienteli, zapewniającej dochodowość a nawet samowystarczalność kas, rozporządzających większymi zasobami, dla których zabraknąć może ze względu na wspomniane restrykcje odpowiednich lokat.

Proszę Pana Ministra, ażeby w drodze wyjątku zezwolił Komunalnemu Związkowi Kredytowemu w Poznaniu, sprawującemu z polecenia Ministerstwa nadzór nad Komunalnymi Kasami Oszczędnościowymi *indywidualnie* regulować wysokość kredytów dla większych przedsiębiorstw po zbadaniu stopnia zadłużenia przedsiębiorstwa i gospodarczej celowości kredytu.

W ciężkiej sytuacji kredytowej znajduje się także handel zbożowy. Trzeba wiedzieć, że po stronie polskiej najpoważniejsze firmy są w rękach kupiectwa indywidualnego, które wyrobiło sobie tu pierwszorzędną markę. Tymczasem po stronie niemieckiej handlem zbożowym trudnią się spółdzielnie. I otóż znów mamy tego rodzaju paradoks, że spółdzielnie mogą korzystać z ulgowych kredytów przy oprocentowaniu 4% w Państwowym Banku Rolnym, natomiast indywidualne kupiectwo polskie i chrześcijańskie jest tego kredytu pozbawione. Tłumaczy się to niewątpliwie tym, że się nie wnika dostatecznie w specyficzne warunki poszczególnych regionów, a wydaje szematyczne zarządzenia, może nawet podyktowane słusznością jeżeli chodzi o kresy wschodnie, ale wręcz szkodliwe, o ile chodzi o kresy zachodnie.

O braku długoterminowego kredytu już wspomniałem. Dotychczasowa pomoc dla życia gospodarczego obracała się w granicach krótkoterminowych kredytów P. K. O., udzie-

lanych, powiedzmy to szczerze, wśród nieprawdopodobnych trudności formalnych, przy czym słabą stroną tych kredytów jest obok krótkoterminowości wysoka stopa procentowa i niedogodność kwartalnych prolongat wekslowych.

Jak widzimy o jakiejkolwiek planowej akcji kredytowej nie ma dotąd mowy. Wysuwamy dlatego następujące postulaty:

a) stopniowe stworzenie długoterminowego kredytu,

b) natychmiastowe zorganizowanie kredytu średnio-terminowego,

c) reformę przepisów statutowych K.K.O.

d) umożliwienie przez banki centralne szeroko ujętego redyskonta dla banków lokalnych,

e) natychmiastowe obniżenie odsetek w drodze zarządzenia Ministra Skarbu w bankach prywatnych i komunalnych, albowiem dotychczasowa marża między obniżoną stopą Banku Polskiego a stopą, płaconą dziś przez kupców jest absolutnie zabójcza,

f) wreszcie musimy zorganizować pomoc dla firm handlowych, które popadły w trudności płatnicze, mając jednak aktywa nieruchome, względnie trudności, które *spowodowane zostały rolniczą akcją oddłużeniową.*

Kwota potrzebna dla uruchomienia najpilniejszych potrzeb kredytowych dla kupiectwa pomorskiego obraca się w granicach zaledwie 3—5 milionów, za cenę których możnaby regenerować siłę kapitałową naszego handlu.

Wysanowanie bankowości nie może się odbywać za cenę zbyt wysokiej stopy procentowej, płaconej przez finansowo zdrowych jeszcze kupców, lecz musi być przyśpieszona bezpośrednia akcja sanacyjna ze strony rady spółdzielczej w postaci tanich kredytów dla banków ludowych. Jak pilną jest tego rodzaju pomoc, dowodzi jeden przykład Banku Spółdzielczego w Brodnicy, jednej z najstarszych instytucyj polskich na Pomorzu, założonej w roku 1862, która od długich miesięcy bezowocnie zabiega o ratunek.

i) Finanse komunalne.

Aktualną jest w zachodniej Polsce sprawa uregulowania finansów komunalnych. Dzisiejszy stan rzeczy, że w zachodniej Polsce opłaca się 4% dodatku komunalnego do podatku dochodowego, co nie ma miejsca we wszystkich innych dzielnicach Polski, jest nie do utrzymania ani ze względu słuszności, ani ze względów konkurencyjnych. Najwyższy czas, ażeby na odcinku podatkowym wszyscy obywatele świadczyli równomiernie. Doceniając wagę zdrowych finansów komun. jesteśmy zwolennikami tego podatku pod warunkiem, że będzie on wprowadzony w całej Polsce, w przeciwnym razie musimy domagać się zniesienia go.

Kupiectwo, przemysł i rzemiosło stanowią fundament finansowy miast. Ciągle istnieje tendencja nacisku władz nadzorczych co do maksymalnego wykorzystania dopłat do podatku od nieruchomości, patentów przemysłowych, a nawet tak nielogicznych podatków jak podatek od reklam. Jestem obowiązany stwierdzić, że w dzisiejszym stanie rzeczy musimy przeciwstawić się wszelkim dalszym obciążeniom życia gospodarczego. Z drugiej strony świadczenia miast pomorskich na rzecz bezrobotnych podrywają równowagę finansową miast i dlatego opowiadamy się za większą pomocą finansową dla miast pomorskich, na zatrudnienie bezrobotnych z Funduszów Pracy w formie dotacji oraz wprowadzenie robót publicznych w okolicach miast finansowo szczególnie zagrożonych.

2) Postulaty pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Konkurencja dla handlu na Pomorzu.

Przechodzę do postulatów z zakresu działalności Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Przemówienie Pana Ministra na Kongresie Warszawskim napełniło nas otuchą. Szczególnie oczyszczenie handlu z mentalności żydowskiej leży nam bardzo na sercu. Mowa tu o nieuczciwej konkurencji, którą pragniemy za każdą cenę usunąć z handlu. Dlatego też kupiectwo zniecierpliwione jest oczekiwaniem ustawy o nieuczciwej konkurencji a na razie apeluję serdecznie do Pana Ministra, ażeby zechciał wydać rozporządzenie, dotyczące zakazu dodatków do towarów i rabatów. Ten zły zwyczaj wprowadzania w błąd klienta, że otrzymuje jakiś podarek na koszt danej firmy, musi być wykorzeniony bez reszty. Odpowiednie wnioski zostały już zgłoszone przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, a kupiectwo gorąco realizację tych wniosków popiera.

Prawo przemysłowe wymaga nowelizacji w tym sensie, aby targi i jarmarki nie były konkurencją dla kupiectwa miejscowego, są one przeznaczone dla zbytu płodów rolnych, natomiast handel wszystkimi innymi artykułami powinien być przynajmniej w zachodniej Polsce zakazany. Przygodni handlarze zrobią najazd na miasteczko, dziś to jutro inne. Sprzedadzą tandetę i wywiozą pieniądz, z którego nie skorzysta ani Skarb Państwa, ani miasto, a kupiec miejscowy, na którego barkach spoczywa ciężar podatkowy musi się przez okno temu najazdowi bezradnie przyglądać.

Podobne objawy ujemne wywołuje wymiana towarowa z Gdańskiem. Gdańsk ma otwarte drzwi do Polski dla swojej produkcji. Nasza produkcja natrafia w Gdańsku na niewidoczną, ale zorganizowaną kontrolę i barie-

rę. W każdym razie jest to problem, który jest ciągle aktualny i gdzie zasada wzajemności istnieje tylko w teorii. Za ilustrację trudności na jakie natrafia handel polski ze strony W. M. Gdańska służyć może sprawa importu śledzi angielskich. Swego czasu powołany został do życia t. zw. kartel śledziowy w Gdańsku, na podstawie umowy brytyjsko-gdańskiej. Uczestnicy kartelu korzystają z zakupów z pierwszej ręki i udcgodnień transportowych. Do umowy dopuszczono wszystkie firmy gdańskie i 2 firmy żydowskie z Gdyni. Kiedy kupiectwo chrześcijańskie założyło pierwszą firmę dla handlu śledziowego, zgłosiło ono do owego pool'u wniosek o przyjęcie, spodziewając się, że Gdańsk ze względu na swoją teorię rasyzmu powita chrześcijańską firmę bardzo chętnie. Tymczasem odpowiedź przyszła negatywna, mimo, że firma posiada wszelkie kwalifikacje. Rezultat jest ten, że chrześcijańskie kupiectwo w Polsce nabywać musi śledzie z Anglii z drugiej ręki. Apelujemy do Pana Ministra, ażeby znalazł środki na zlikwidowanie tego poniżającego stanu rzeczy, gdyż handel śledziami łączy się bardzo ściśle z dalekomorskimi połowami, centralą których stała się Gdynia. Otóż handel rybą świeżą i wędzoną musi łączyć się, rzecz prosta, z handlem śledziowym. Pęd kupiectwa chrześcijańskiego do Gdyni musi znaleźć również uwzględnienie w odpowiedniej polityce kontyngentowej, która polskim firmom chrześcijańskim zabezpieczyć musi stopniowe zwiększanie udziału w kontyngentach. Równocześnie kupiectwo pomorskie stawia postulat rewizji udziału Gdańska w kontyngentach przywozowych.

Wzajemne przenikanie się gospodarcze Pomorza i W. M. Gdańska w obecnych warunkach ustrojowych obu tych kompleksów gospodarczych stawia Gdańsk w sytuacji uprzywilejowanej, dającej mu możność bardzo żywej penetracji gospodarczej Pomorza i jednocześnie możność hamowania środkami gospodarczymi, jak i politycznymi ekspansji pomorskiej na teren Gdańska.

Poszczególne gałęzie gospodarstwa gdańskiego, mając tańsze niż województwo pomorskie surowce, jak: benzyna, tłuszcze roślinne, spirytus, smoła oraz korzystając z tańszego i dostępniejszego niż Pomorze kredytu. są w stanie konkurować skutecznie i hamować rozwój warsztatów przetwórczych Pomorza.

Przechodzę do klęski handlu domokrążnego, która toczy zdrowy organizm gospodarczy z nieobliczalną szkodą dla Skarbu Państwa. Handel domokrążny to najbardziej aspołeczna działalność, a w strefie granicznej handel domokrążny wiąże się bardzo często z robotą antypaństwową. Domagamy się ograniczenia legalnego handlu domokrążnego w ogólności, a w szczególności zupełnego zakazu w strefie granicznej, nielegalny zaś handel domokrążny, który liczebnie nie będzie mniejszy od handlu legalnego, należy jako objawy anarchii tępić wszelkimi środkami.

W końcu dezyderatów, skierowanych pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu wysuwa kupiectwo życzenie, ażeby Ministerstwo z urzędu zajęło się sprawą przerostu placówek handlowych na Pomorzu i wspólnie z nami przestudiowało środki racjonalizacji w tych gałęziach, które nie mają już dostatecznej przestrzeni dla swej pracy.

3. i 4. Postulaty pod adresem Ministerstwa Komunikacji oraz Poczt i Telegrafów.

Wspomniałem już o tym, że z niejednych powiatów Pomorza prędzej dojechać można do Warszawy, jak do Gdyni. Fatalne rozkłady jazdy są już przysłowiowe na Pomorzu. Przestrzeń Sępólno—Gdynia 177 km wymaga 8 godzin jazdy, przestrzeń Czersk—Gdynia 121 km — 4 godziny, przestrzeń Lubawa—Grudziądz 99 km — 6 godz. Szybkość przeciętna 15 km/godz. Grudziądz—Poznań 205 km — 5 godzin. Grudziądz — Laskowice 21 km — minut 45. Mamy fatalną komunikację z Kaszubską Szwajcarią, mającą wszelkie dane być wielkim ośrodkiem turystycznym. Wydaje się konieczne wzmożenie ruchu osobowego na magistrali Śląsk/Gdynia, jako jedynej linii, przecinającej zachodnie Pomorze. Dwa powiaty, mianowicie: chełmiński i wąbrzeski nie mają w ogóle połączeń pośpiesznymi pociągami, a to wskutek braku postojów pociągów pośpiesznych w Terespolu.

W dziedzinie taryf zarówno rolnictwo jak i przemysł domagają się od dawna bezskutecznie taryf ulgowych dla węgla, miału i surowców. Ze względu na ogromne przestrzenie, jakie dzielą Pomorze od źródeł produkcji, opłaty za przewóz są nieraz droższe od samego surowca.

W zakresie komunikacji telefonicznej uczyniono wszystko, ażeby zaplecze z Gdynią się nie komunikowało, bowiem rozmowa Grudziądz — Gdynia z przywołaniem kosztuje zł 3,60, zaś Grudziądz — Warszawa zł 4,20.

W zakresie komunikacji kolejowej i telefonicznej musimy domagać się ułatwienia i usprawnienia.

5. Postulaty pod adresem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Muszę przypomnieć długoletni dezyderat do tej pory nieuwzględniony o konieczności decentralizacji zakupów przez urzędy państwowe i instytucje publiczne. Zakradł się nieznośny zwyczaj, że większość instytucyj podlegających resortowi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych zamiast zakupywać u miejscowych hurtowników pokrywa swe zapotrzebowania w Warszawie, względnie, jak centrale Ubezpieczalni Społecznej, otrzymuje przydziały materiałowe z Warszawy. Z tym zwyczajem należałoby już dawno zerwać nawet gdyby

tłumaczono to korzystniejszą kalkulacją, co jeszcze jest raczej wątpliwe. Natomiast korzyści, jakie wynikną dla kresowych placówek gospodarczych będą równocześnie korzyścią dla ogólnego interesu społecznego. W tym miejscu muszę przypomnieć także o obowiązku popierania polskich warsztatów rzemieślniczych w Gdańsku przez polskie instytucje państwowe w Gdańsku i w najbliższej okolicy.

6. Postulaty pod adresem Ministerstwa Opieki Społecznej.

Przechodząc do resortu Ministerstwa Opieki Społecznej stwierdzam, że stan ubezpieczeń socjalnych dziś nie zadawala ani pracobiorców ani pracodawców. Wysokość stawek ubezpieczeniowych wypłoszyła pracobiorców z handlu i rzemiosła niemal zupełnie a przecież w handlu i rzemiośle pomorskim, liczącym razem około 40.000 warsztatów możnaby jeszcze zatrudnić, tak jak zresztą było to przed rokiem 1929, dodatkowo kilkanaście tysięcy ludzi. Wprawdzie Kasy Chorych i Ubezpieczalnie Społeczne skończyły ze skandaliczną budową luksusowych pałaców, które na Pomorzu stoją dziś pustkami i zaczynają nareszcie gospodarzyć z ołówkiem w ręku, jednak właściwej poprawy spodziewa się życie gospodarcze dopiero od przywrócenia samorządu, którego dewizą winno być większe świadczenia, mniejsze składki.

7. Postulaty pod adresem Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Do Ministerstwa Spraw Wojskowych zgłaszamy postulat następujący. Na skutek zarządzeń Ministerstwa dostawy dla armii mogą dokonywać tylko *producenci i spółdzielnie.* Znów zasada niewątpliwie słuszna, o ile chodzi o inne dzielnice Polski, ale wręcz szkodliwa, o ile chodzi o Polskę zachodnią, gdzie najlepiej zorganizowany handel zbożowy znajduje się w rękach właśnie kupiectwa indywidualnego. I znów prawo dostaw mogłaby mieć spółdzielnia mniejszościowa (oczywiście w teorii) a nie kupiec-Polak. Pamiętać trzeba ciągle o specyficznych warunkach ustroju gospodarczego zachodniej Polski, w którym ze względu na jednolity chrześcijański charakter muszą być dopuszczone *wszystkie formy handlu,* a decydującym czynnikiem winna być tylko cena i sprawność usługi. Argumenty kupiectwa pomorskiego znalazły zrozumienie u pomorskich władz wojskowych. Musimy wierzyć, że argument ten przekona również władze centralne w Warszawie, przy czym korzystając z obecności obu Panów Ministrów prosimy ich serdecznie o poparcie tego dla kupiectwa zbożowego Polski zachodniej kapitalnego zagadnienia.

8. Postulaty pod adresem Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Ostatnim z resortów, do którego zwraca się Zjazd Bydgoski jest Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Polityka gdańska mimo daleko posuniętej ze strony polskiej wyrozumiałości nie doprowadziła dotąd do należytego odprężenia. W dalszym ciągu widzimy po stronie gdańskiej poważną różnicę między słowami a czynami. Uważając prawa polskie, wynikające z traktatu za nienaruszalne, a port gdański jako niezbędny obok Gdyni instrument polskiej racji stanu, domagamy się silnej penetracji gospodarczej w Gdańsku. Rokowania polsko-gdańskie zmierzały do uporządkowania handlu i obrotu w porcie. Rok bieżący wykaże, czy zawarta umowa będzie honorowana. Rozwój gospodarczy Polski daje rękojmię, że strona polska będzie ją honorowała i że rozumie konieczność polskiej penetracji gospodarczej w Gdańsku. Nieuporządkowany jest odcinek wewnętrzno-gdański, z którym ściśle wiąże się los kupca i rzemieślnika polskiego w Gdańsku. Musimy domagać się eliminowania naszej mniejszości polskiej spod działań systemu totalnego, który prawa mniejszości narusza. Jak dziwnie niezrozumiałe stanowisko zajmuje Gdańsk, tego dowodem ostatnie wystąpienie organu prasowego „Vorposten" z dnia 5 stycznia 1938 r., w którym organ ten poczytuje niemal za zbrodnię fakt, że Polski Związek Gospodarczy w Gdańsku nawiązał współpracę gospodarczą ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Będąc tak blisko zagadnień morskich pragnę imieniem kupiectwa pomorskiego wyrazić zadowolenie, że Ministerstwo Spraw Zagranicznych zajmuje się aktualną sprawą surowców i kolonij dla Polski. Wierzymy, że po przejściowej formie udziału w surowcach obcych kolonij, Rząd znajdzie drogę dla uzyskania własnych terenów kolonialnych, potrzebnych Polsce zarówno dla masowej i planowej emigracji żydowskiej, jak i dla pionierskich poczynań kolonialnych. Egzamin dojrzałości do posiadania własnych kolonij zdała Polska dzięki pracy organizacyjnej 8 milionów Polaków za granicą, dzięki Gdyni i flocie handlowej.

D. *Najistotniejsze postulaty z zakresu inwestycyj pomorskich, mających być włączonych do planu ogólno-inwestycyjnego.*

Przechodzę teraz do ostatniej części mego referatu, zawierającej postulaty inwestycyjne.

Wysuwamy tezę, że centralny okręg przemysłowy musi być połączony dobrą komunikacją wodną, kolejową i drogową z morzem, przy czym wodna komunikacja ze względu na odporność przeciwko działaniom wojennym wydaje się szczególnie ważna. Z tego wypływa postulat stworzenia planu użeglownienia Wisły możliwie w najkrótszym czasie. Będzie to magistrala wodna, która zapewni komunikację Górnego Śląska i centralnego okręgu z naszym

wybrzeżem, która ożywi przede wszystkim Pomorze i miasta, leżące nad Wisłą, o ich wielkiej przeszłości świadczą stare śpichlerze. Historia się powtarza. Nowoczesna technika zmusza nas do powrotu na drogę wodną, dogodną zresztą dla artykułów masowych, nie znoszących wysokich taryf.

Na drugim miejscu stawiamy radykalną zmianę sieci drogowych, która biegnie jeszcze szlakiem zaborczym od zachodu na wschód. a która tworzyć musi nowy szlak Polski od południa na północ. I tu znów na pierwsze miejsce wysuwa się potrzeba magistrali kołowej między Śląskiem a Wybrzeżem, pociąga to za sobą konieczność budowy drugiego mostu przez Wisłę między Chełmnem a Świeciem, gdzie poza tym planowana jest budowa portu wiślanego.

Na trzecim miejscu stawiamy sprawę przyśpieszenia budowy drugiego toru magistrali śląskiej i przerzucenia na tę magistralę ruchu osobowego zachodniej części Pomorza przynajmniej tak długo, dopóki nie znajdziemy innych środków, wiążących zachodnią część Pomorza z Wybrzeżem. Chodzi tu o wielką połać zachodnio-pomorską, bardzo ubogą i słabiej zaludnioną, niż Kresy Wschodnie.

Dalej występuje potrzeba pilnych dodatkowych korektur sieci kolejowej, które usuną niekonsekwencję. wynikającą z odcięcia przez nową granicę podjętych kilku ważnych węzłów kolejowych. Pod tym względem najbardziej palącą kwestią jest połączenie trzech linij w powiecie lubawskim. wybudowaniem krótkiego połączenia na linii Rakowice — Jamielnik. Projekt ten zatwierdzony swego czasu przez Państwową Radę Kolejową spoczywa w aktach, a tymczasem powiat lubawski, jedyny wykazujący już za czasów niemieckich 90% ludności polskiej, zaczyna się gospodarczo cofać. Nie cierpi także zwłoki budowa drugiego toru kolejowego na odcinku Gdynia — Wejherowo oraz Gdynia — Sopoty, gdzie na jednym torze przepuszcza się przeciętnie około 85 pociągów na dobę.

Następnym postulatem jest konieczność utrzymania tempa dalszej rozbudowy portu i uprzemysłowienia Gdyni oraz konieczność komercjalizacji portu gdyńskiego. Chcielibyśmy, ażeby Rząd rozwiał obawy, że koncentracja kapitałów w centralnym okręgu pociągnie za sobą osłabienie inwestycyj portowych, niezbędnych wskutek ciągłego permanentnego przeciążenia i zużywania się wskutek tego uzbrojenia technicznego. Pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu kierujemy gorący apel o komercjalizację portu, co dopiero stanowić będzie uwieńczenie naszej pracy na morzu i sharmonizowanie administracji portu z tak czułym elementem, jakim jest życie gospodarcze. Jesteśmy zaniepokojeni zbyt wolną realizacją tych planów.

Oto w najgrubszych zarysach pilne potrzeby inwestycyjne Pomorza, których zapoczątkowanie mogłoby od razu rozładować nasze bezrobocie. Oczywiście w parze z tym pójdzie inicjatywa prywatna, ale to wymaga z kolei nie zmniejszania a powiększania kredytów budowlanych, ażeby zamierający ruch budowlany znów ożywić. Wszystko razem wymaga planowego podejścia i ścisłej współpracy z czynnikiem społecznym, które znajdzie niebawem wyraz w powstaniu Wojewódzkiej Rady Gospodarczej. Jej zadaniem będzie współdziałać z Rządem i poszczególne problemy pogłębiać także w kierunku:

a) potrzeby przestawienia eksportu z wywozu surowców na wytwory, wyrabiane w kraju — (młyny i tartaki stoją nieczynne, gdyż wywozi się drzewo i zboże w surowym stanie),

b) ułatwienia przerobu uszlachetniającego, który daje korzyści w postaci zatrudnienia rynku pracy.

E. Ustrój Państwa i polityka gospodarcza.

Kończąc mój referat, muszę nawiązać do całości gospodarstwa narodowego i postawić tezę, że polityka gospodarcza Państwa powinna rozbić „kompleks ubóstwa", tak głęboko zakorzenionego w polskiej duszy i przepoić każdego obywatela wiarą w siebie samego. Każdy obywatel winien mieć wrodzoną ambicję pchnięcia się wzwyż po drabinie społecznej i winien mieć widoki dorabiania się swoją uczciwą pracą po to, aby przerwać nareszcie stan obecny, w którym jesteśmy jednym z najbiedniejszych społeczeństw wśród narodów europejskich. Stawiając na jednostkę i mając zaufanie do tej najmniejszej komórki, jaką jest mózg i para rąk, musimy zatrąbić na odwrót z drogi etatyzmu i omnipotencji Państwa. Można doskonale sharmonizować wolną przedsiębiorczość jednostki z interesem Państwa, które zawsze pozostanie naczelnym dobrem wszystkich obywateli.

Z niecierpliwością oczekujemy wyników prac Komisji antyetatystycznej, przypuszczając, że materiały jej udowodnią słuszność naszej tezy.

Muszę wreszcie stwierdzić, że stojące przed narodem polskim wielkiej wagi problemy gospodarcze rozwiązać może tylko umysł chrześcijański i dlatego ponad wszystko dominować musi absolutny imperatyw unarodowienia życia gospodarczego i hasła „Polska dla Polaków".

Tadeusz Marchlewski

Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Poseł na Sejm.



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor wyjechał w dniu 29 stycznia na urlop wypoczynkowy. Powrót Pana Prezesa z urlopu nastąpi około 20 lutego, zastępuje go urzędujący Wiceprezes p. Feliks Kollat.

IZBA NASZA UFUNDOWAŁA 50 KOMPLETÓW KSIĄŻEK DLA BIBLIOTEK ORGANIZACYJ KUPIECKICH, ZRZESZONYCH W ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Podczas dorocznego Zjazdu Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, który odbył się w Bydgoszczy w obecności wicepremiera. ministra skarbu inż. E. Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana, Izba nasza reprezentowana była przez Prezesa p. Stanisława Tora, wiceprezesów inż. A. Dziedziula, B. Kentzera i Dra W. Smolenia, licznych Radców Sekcji Handlowej Izby oraz Dyrektora Izby Dra J. Kulikowskiego i Wicedyrektora M. Cieślińskiego.

Z okazji Zjazdu Prezes Izby p. Stanisław Tor doręczył wszystkim organizacjom kupieckim, zrzeszonym w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu komplety książek z zakresu praktycznej wiedzy kupieckiej. Dokonując tego aktu, Pan Prezes wygłosił przemówienie, w którym m. in. zaznaczył:

„Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni — pragnąc ze swej strony podkreślić wagę, jaką przywiązuje do zadań w zakresie podniesienia poziomu pracownika handlowego i w miarę swych możliwości przyczynić się do pogłębienia wiedzy fachowej wśród kupiectwa, ufundowała 50 kompletów książek, przeważnie z dziedziny konkretnych i praktycznych wskazań w zakresie racjonalizacji czynności handlowych i prosi wszystkie organizacje kupieckie, zrzeszone w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, o przyjęcie tego skromnego daru, który oby dał bodźca do dalszych wysiłków kupiectwa pomorskiego w dziedzinie kształcenia kadr pracowników kupieckich ku pożytkowi indywidualnych warsztatów kupieckich, a przez to samo i ku pożytkowi Państwa Polskiego“.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 27 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby naszej p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego na wstępie Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski zaznajomił Prezydium z rezultatami zamknięć rachunkowych Izby za r. 1937, które to zamknięcia wykazały zadawalający stan finansowej gospodarki Izby w tym roku. Po wysłuchaniu następnie sprawozdania z Ogólnego Zebrania Związku Izb w dniu 18 stycznia br. Prezydium wybrało 2 delegatów Izby do Rady Portowej w Gdyni na rok 1938 w osobach Prezesa Izby p. Stanisława Tora i Radcy Izby p. Juliana Rummla. Wreszcie Prezydium załatwiło szereg spraw bieżących, przyznając m. in. dotację jednorazową w wysokości 500 zl dla poradni psychotechniczno-zawodowej w Grudziądzu.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

W dniu 19 stycznia odbyło się posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. K. Kasperowicza, przy licznym udziale radców Sekcji z całego okręgu Izby.

Pierwszą sprawą, jaką zajęła się Sekcja Przemysłowa, były zagadnienia podatkowe, w związku z zapowiedzianym przez Wicepremiera Kwiatkowskiego przeprowadzeniem t. zw. małej reformy podatkowej. Wyczerpujący referat informacyjny przedłożył Sekcji w tej sprawie starszy referent Izby p. M. Korytowski, omawiając stan prac obecnych w łonie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz w łonie organów Izby przede wszystkim w zakresie reformy świadectw przemysłowych i wynikających stąd zmian w dziedzinie wymiaru podatków obrotowego i dochodowego, a dalej w zakresie ulg podatkowych dla inwestycyj w przemyśle i handlu.

W dalszym ciągu posiedzenia Dyrektor Izby p. dr J. Kulikowski wygłosił referat o sytuacji przemysłu pomorskiego i wpływie, jaki może wywrzeć na tę sytuację rozbudowa Centralnego Okręgu Przemysłowego. Dyrektor Kulikowski przedstawił zmiany w strukturze gospodarczej Pomorza, jakie zaszły od chwili powrotu tych ziem do Macierzy, pod względem populacyjnym i podkreślił konieczność rozwoju przemysłu na Pomorzu, jako jednego ze sposobów zatrudnienia nadmiaru ludności nie tylko rolniczej, lecz i przeludnionych miast pomorskich. Dalsze wywody dyrektora Kulikowskiego dotyczyły znaczenia przemysłu pomorskiego dla obrony kraju oraz tych środków zaradczych, które należałoby przedsięwziąć przede wszystkim w dziedzinie taryf kolejowych dla ułatwienia z jednej strony zbytu produkcji przemysłowej Pomorza w innych po-

łaciach kraju, a z drugiej zaopatrywania w surowiec zakładów przemysłowych. Poza tym p. Dyrektor Kulikowski wskazał, że dla szeregu gałęzi przemysłu istnieją na Pomorzu naturalne warunki rozwoju, jak np. dla przemysłu przetworów żywnościowych, hodowlanych oraz przemysłu drzewnego.

Przechodząc do sprawy rozbudowy przemysłu w Centralnym Okręgu Przemysłowym p. Dyrektor Kulikowski podkreślił konieczność czynnego zainteresowania się przemysłowców z okręgu Izby Gdyńskiej rozbudową przemysłu w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Szczególną wagę dla przemysłu pomorskiego może mieć organizowanie przezeń w Centralnym Okręgu Przemysłowym zakładów pomocniczych, wyrabiających te półfabrykaty, które ze względu na koszt transportu surowca nie opłaca się produkować na Pomorzu. Dyrektor Kulikowski podkreślił, iż zgodnie z intencjami budowniczego Centralnego Okręgu Przemysłowego, Wicepremiera Kwiatkowskiego, przemysł w C. O. P. w niczym nie powinien uszczuplić stanu posiadania przemysłu na Pomorzu. Toteż przy rozpatrywaniu projektu ustawy o ulgach podatkowych dla inwestycyj, przedstawiciele Izby Gdyńskiej zwracali uwagę, że ulgi podatkowe dla Centralnego Okręgu Przemysłowego powinny być tak konstruowane, aby nie wpłynęły na przeniesienie tam zakładów przemysłowych z Pomorza.

Na tle tego referatu wywiązała się dyskusja, w czasie której podkreślono konieczność rozwoju stanu posiadania przemysłu na Pomorzu i to tak ze względów gospodarczych, jak i geopolitycznych.

Nastepnie Sekcja Przemysłowa przeprowadziła dyskusję nad projektem rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa i higieny pracy w przemyśle i sformułowała w tej sprawie swe stanowisko. Dalej Sekcja przyjęła do wiadomości, że Radca Sekcii Przemysłowej, p. Inż. Namysłowski, bierze udział w odbywajacych się obecnie w Warszawie posiedzeniach, dotyczących zagadnień socjalnych w przemyśle.

Przy omawianiu spraw bieżących dyrektor Izby, dr Kulikowski, podał do wiadomości Sekcji o złożeniu mandatu radcy Izby przez Inż. Tadeusza Gajczaka z Bydgoszczy.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 17 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Radcy naszej Izby p. J. Rummla posiedzenie izbowej Komisji Morskiej.

Głównym przedmiotem obrad Komisji było ustalenie uzansu przy podziale kosztów przeładunku towarów na statek i ze statku pomiędzy zainteresowanymi stronami w związku z używaniem klauzuli „frei Reeling".

Za podstawę obrad posłużył wyczerpujący referat korespondenta Izby Dr. T. Bierowskiego, odtwarzający w sposób dokładny interpretację wspomnianego uzansu w portach zagranicznych oraz jego prawne uzasadnienie.

W wyniku dyskusji uzgodniono pogląd Komisji na tę sprawę i wyłoniono podkomisję w składzie 3 osób dla ostatecznego zredagowania wyjaśnienia klauzuli „frei Reeling" przy uwzględnieniu warunków pracy portu gdyńskiego.

Poza tym Komisja Morska rozpatrzyła kilka podań w sprawach koncesyj celnych oraz o zaprzysiężenie na rzeczoznawców izbowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU GRUDNIU 1937 R. ORAZ CAŁOROCZNY PRZEGLĄD MIESIĘCZNYCH OBROTÓW ZAMORSKICH PORTU.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu grudniu 1937 r. osiągnęły 795.794,2 ton wobec 775.479,5 ton w miesiącu listopadzie tegoż roku oraz 746.119,4 ton w miesiącu grudniu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 2,6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem listopadem tegoż roku oraz nieco większy, gdyż 6,7%-owy wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1936 roku.

Przegląd dotychczasowych wyników pracy portu pozwala stwierdzić, iż w roku 1937 bardzo poważnie zwiększyły się *średnie miesięczne obrotu* zamorskiego portu. Obroty te w ciągu ostatnich pięciu lat zwiększyły się o ok. 50%. *Średni miesięczny* obrót zamorski w 1933 roku wynosił 508.822,2 ton a w r. 1937 już 750.514,7 ton. Średni miesięczny obrót obejmuje przywóz łącznie z wywozem i w ciągu ostatnich pięciu lat wzrastał, co ilustruje poniższe zestawienie:

1933 r. — 508.822,2 ton
1934 r. — 599.326,1 ton
1935 r. — 622.960,3 ton
1936 r. — 645.245,5 ton
1937 r. — 750.514,7 ton.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (795.794,2 ton) złożył się przywóz zamorski — 176.337,1 ton oraz wywóz zamorski — 619.457,1 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (176.337,1 ton) wykazuje 12.9%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem listopadem 1937 r. (156.107,9 ton) oraz 6.8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1936 roku (165.130,— ton).

Jest to jeden z największych miesięcznych przywozów zamorskich w ciągu całego 1937 r. i jest zaledwie o 1.602 ton mniejszy od rekordowego przywozu w miesiącu czerwcu tegoż roku.

Kształtowanie się przywozu zamorskiego w poszczególnych miesiącach 1937 r. ilustruje poniższe zestawienie:

I	— 121.036,6 t	VII	— 135.841,3 t
II	— 109.767,8 t	VIII	— 136.633,8 t
III	— 152.589,1 t	IX	— 116.684,1 t
IV	— 161.782,5 t	X	— 115.428,6 t
V	— 157.855,1 t	XI	— 156.107,9 t
VI	— 177.938,8 t	XII	— 176.337,1 t

Bardzo poważnie wzrósł również *średni mies. przywóz zamorski* w ciągu ostatnich pięciu lat. Jak poważnie kształtuje się tempo wzrostu tych obrotów świadczy ok. 100%-owy wzrost średniego miesięcznego przywozu zamorskiego w 1937 roku (143.167,— ton) w porównaniu z 1933 rokiem (72.558,7 ton).

Dobrą ilustracją tempa wzrostu *średniego miesięcznego* przywozu zamorskiego w ostatnich 5 latach będzie poniższe zestawienie:

1933 r.	—	72.558,7 ton
1934 r.	—	82.628.8 ton
1935 r.	—	92.653,7 ton
1936 r.	—	111.288,- ton
1937 r.	—	143.167,- ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem listopadem zwiększył się przede wszystkim w pozycjach (w nawiasach dane za miesiąc listopad 1937 r.): złomu żelaznego — 81.640 t. (63.369 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 13.913 ton (11.400 t.), nasion oleistych — 4.864 t. (2.179 t.), owoców świeżych — 8.206 t. (1.875 t.), owoców suszonych — 819 t. (701 t.), konserw owocowych — 35 t. (8 t.), kawy — 363 t. (271 t.), roślin i materiałów roślinnych — 96 t. (73 t.), żywicy — 927 t. (557 t.), śledzi świeżych — 1.873 t. (1.841 t.), pirytów — 2.060 t. (brak), tytoniu — 483 t. (474 t.), siarki — 303 t. (100 t.), przetworów chemicznych — 343 t. (248 t.), garbników — 751 t. (515 t.), fosforytów — 23.197 t. (15.835 t.), wełny — 1.534 t. (1.296 t.), kauczuku — 727 t. (571 t.), żelaza surowego — 1.403 t. (690 t.), metali różnych — 346 t. (272 t.), maszyn, aparatów i części — 639 t. (548 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 225 t. (115 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost importu owoców świeżych oraz surowców hutniczych.

Zmniejszył się natomiast przywóz zamorski następujących pozycyj (w nawiasie dane za m. listopad): orzechów i migdałów — 296 t. (305 t.), herbaty — 113 t. (123 t.), kakao — 309 t. (412 t.), korzeni — 128 t. (188 t.), śledzi solonych — 4.605 t. (7.476 t.), asfaltu — 35 t. (74 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 260 t. (299 t.), tłuszczu zwierzęcego surowego — 603 t. (1.078 t.), napoje alkoholowe i inne — 156 t. (171 t.), farb — 79 t. (183 t.), skór — 2.514 t. (2.837 t.), bawełny — 11.714 t. (14.094 t.), odpadki bawełny — 162 t. (252 t.), przędzy bawełnianej — 137 t. (170 t.), lnu, konopi, sizalu i in. — 61 t. (232 t.), juty — 755 t. (2.413 t.), szmat — 762 t. (1.362 t.), wyrobów gumowych — 42 t. (117 t.), papieru i makulatury — 995 t. (1.331 t.), celulozy — 537 t. (1.033 t.), miedzi — 2.324 t. (3.099 t.), cyny — 83 t. (369 t.), cynku — brak (30 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 293 t. (371 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 179 t. (552 t.)

Najpoważniejszy spadek wykazała tu jedynie juta. Pozostałe pozycje niewiele różnią się od normalnych wahań miesięcznych.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu grudniu 1937 roku w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 roku oraz miesiącem listopadem 1937 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Grudzień 1937 r.	Listop. 1937 r.	Grudzień 1936 r.
Nasiona różne	143	105	198
nasiona oleiste	4.864	2.179	4.996
ryż surowy	661	87	38
owoce świeże	8.206	1.875	6.521
konserwy owocowe	35	8	16
orzechy i migdały	296	395	179
kawa	363	271	994
herbata	113	123	187
kakao	309	412	530
korzenie	128	188	102
rośliny i materiały rośl.	96	73	175
żywica	927	557	221
śledzie świeże	1.873	1.841	614
śledzie solone	4.605	7.486	3.172
rudy różne i wypałki pirytowe	13.913	13.050	12.744
piryty	2.060	—	2.957
oleje	103	136	119
smoła i smary	148	32	58
asfalt	35	74	29
tłuszcze i oleje roślinne	260	299	364
tłuszcze zwierzęce sur.	603	1.078	1.415
tran	337	395	377
napoje alkoholowe i in.	156	171	96
tytoń	483	474	47
siarka	303	100	632
przetwory chemiczne	343	248	281
farby	79	183	28
garbniki	751	515	1.808
fosforyty	23.197	15.833	12.361
żużle Thomasa	—	6.050	—
skóry	2.514	2.837	2.664
wełna	1.534	1.296	2.400
odpadki wełniane	93	54	98
przędza wełniana	9	13	23
bawełna	11.714	14.094	8.734
odpadki bawełny	162	252	257
przędza bawełniana	137	170	234
len, konopie, sizal i in.	61	232	30
juta	755	2.413	2.331
szmaty	762	1.362	1.157
kauczuk	727	571	440
wyroby gumowe	42	117	232
papier i makulatura	995	1.331	1.775
papa i tektura	—	152	12
celuloza	537	1.033	774
żelazo surowe	1.403	690	521
metale różne	346	272	206
złom żelazny	81.640	63.369	75.241
miedź	2.324	3.099	1.584
cyna	83	369	206
cynk	—	50	30
wyroby żel. i metal.	293	218	371

maszyny, aparaty i części	639	548	550
części wagonów i lokom.	225	115	460
samochody, motocykle i części	179	552	531
różne	2.954	5.805	12.548
Razem	176.337	156.108	165.130

Niewielki stosunkowo wzrost obrotów importu w miesiącu grudniu 1937 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. spowodowały przede wszystkim: owoce świeże, rudy różne i wypałki pirytowe, fosforyty, bawełna, złom żelazny oraz miedź.

Dość liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które zmniejszyły się w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z analogicznym miesiącem 1936 roku i należą tu: nasiona oleiste, kawa, herbata, rośliny i mat. roślinne, piryty, oleje, tłuszcze i oleje roślinne, tłuszcze zwierzęce surowe, siarka, skóry, wełna, bawełna, juta, szmaty, papier i makulatura, celuloza, cyna, cynk, wyroby żelazne i metalowe, oraz samochody, motocykle i ich części.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (619.457,1 ton) wykazuje nieznaczny 0,01%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1937 r. (619.371.6 ton) oraz nieco większy 6,6%-owy wzrost obrotów wywozu w stosunku do miesiąca grudnia 1936 roku (580.989.4 ton).

Ilustracją kształtowania się wywozu w poszczególnych miesiącach 1937 roku będzie poniższe zestawienie:

I	— 546.205,3 t	VII	— 645.669,4 t
II	— 499.536,7 t	VIII	— 623.038.– t
III	— 589.491.4 t	IX	— 631.593,9 t
IV	— 633.296.– t	X	— 687.137,2 t
V	— 558.306.2 t	XI	— 619.371,6 t
VI	— 635.069,8 t	XII	— 619.457,1 t

O ile pierwsze miesiące roku zawsze są nieco słabsze, to maksymalne natężenie pracy portu zawsze niemal występuje dopiero w drugiej połowie roku. Od szeregu lat minimum obrotów portu występuje w miesiacach lutym i czerwcu. Rok miniony wykazał tu pewną zmianę, zwiększając bardzo poważnie obroty miesiąca czerwca.

Podobnie jak import *średni miesięczny wywóz zamorski* wykazuje od szeregu lat tendencje bardzo poważnego wzrostu. Jak poważnie kształtowało się tempo wzrostu *średniego miesięcznego wywozu zamorskiego* w szeregu ostatnich lat ilustruje poniższe zestawienie:

1933 r. — 436.263,5 ton
1934 r. — 516.697.3 ton
1935 r. — 530.216,7 ton
1936 r. — 533.937.5 ton
1937 r. — 607.347,8 ton.

W okresie ostatnich pięciu lat średni miesięczny wywóz zamorski wzrósł o ok. 40%. Nieznaczne zwiększenie się wywozu zamorskiego w miesiącu grudniu 1937 r. w porównaniu z ub. miesiącem listopadem spowodowała przede wszystkim pozycja grupy mineralnej (w nawiasach dane za miesiąc listopad 1937 r.): węgiel kamienny — 466.524 ton (464.883 t.)

Spośród artykułów drobnicowych wzrósł wywóz: ryżu wyłuszczonego — 238 t. (85 t.), bekonów — 1.990 t. (1.543 t.), cementu — 3.987 t. (2.179 t.), salmiaku — 151 t. (76 t.), mączki kostnej — 195 t. (58 t.), soli potasowej — 410 t. (250 t.), siarczanu amonu — 7.010 t. (brak), wyrobów koszykarskich — 213 t. (44 t.), papy i tektury — 464 t. (173 t.), żelaza surowego — 563 t. (254 t.), metali różnych — 290 t. (21 t.), cynku — 2.332 t. (1.670 t.), mąki — 110 t. (brak) słodu — 1.020 t. (381 t.), nasion i roślin — 712 t. (292 t.), drobiu i ptactwa bitego — 344 t. (214 t.), makuchów — 448 t. (130 t.), karbidu — 108 t. (24 t.), mebli giętych — 396 t. (369 t.), wyrobów żelaznych i metalowych oraz blachy cynkowej — 681 t. (588 t.)

Poza poważnym wzrostem wywozu siarczanu amonu pozostałe pozycje wykazują nieznaczne wahania miesięczne.

Stosunkowo liczny jest natomiast szereg tych pozycyj eksportu, które obniżyły się.

Do pozycyj, których wywóz zmniejszył się, należą: strączkowe — 30 t. (90 t.), szynki i inne peklowane — 197 t. (283 t.), jaja — 1.227 t. (1.250 t.), masło — 796 t. (955 t.), sól kuch. i przem. — 65 t. (491 t.), węgiel bunkrowy — 59.554 t. (62.703 t.), koks — 11.223 t. (12.085 t.), przetwory mięsne — 1.745 t. (2.550 t.), cukier — 3.165 t. (7.786 t.), biel cynkowa — 334 t. (442 t.), skóry — 12 t. (124 t.), tkaniny — 394 t. (648 t.), bale, słupy i kopalniaki — 14.208 t. (16.480 t.), drzewo tarte — 7.514 t. (11.431 t.), dykty i forniery — 745 t. (1.478 t.), papier — 220 t. (422 t.), celuloza — brak (504 t.), żelazo handlowe — 4.786 t. (5.070 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 3.548 t. (4.098 t.)

Należałoby podkreślić szczególnie poważny spadek wywozu tarcicy oraz kopalniaków. Zwraca również uwagę zmniejszenie się eksportu węgla bunkrowego oraz koksu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu grudniu 1937 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. oraz miesiącem listopadem 1937 roku poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Grudzień 1937 r.	Listop. 1937 r.	Grudzień 1936 r.
Zboże	45	—	15
strączkowe	30	58	461
mąka ryżowa	25	90	200
mąka	110	—	152
mąka pastewna	—	—	248
ryż wyłuszczony	238	85	14
słód	1.020	381	4.186
owoce świeże	16	4	41
kons. owocowe	—	3	12
nasiona i rośliny	712	292	970
szynki i inne peklowane	197	283	84
bekony	1.990	1.543	1.456

drób i ptactwo bite	344	214	482
jaja	1.227	1.250	941
masło	796	955	181
cement	3.987	2.179	784
sól kuchenna i przem.	65	491	—
węgiel kamienny	466.524	464.883	434.427
węgiel bunkrowy	59.554	62.703	38.502
koks	11.223	12.085	27.523
oleje i parafiny	12	1	—
tłuszcze zwierzęce	1	2	991
przetwory mięsne	1.745	2.550	2.194
cukier	3.165	7.786	3.607
napoje alkoholowe	18	30	18
spirytus	—	2	—
makuchy	448	150	900
melasa	—	—	5.410
wytłoki buraczane	—	—	49
salmiak	151	76	23
karbid	108	24	187
farby	6	—	11
mączka kostna	195	58	—
biel cynkowa	334	442	536
sól potasowa	410	250	330
saletra	—	1	17
siarczan amonu	7.010	—	2.044
skóry	12	124	158
tkaniny	394	648	524
bawełna i odpadki	546	696	850
bale i słupy	14.208	16.480	—
drzewo tarte	7.514	11.431	20.615
wyroby z drzewa	908	926	1.266
klepki	24	77	—
dykty i forniery	743	1.478	1.481
meble gięte	396	369	426
wyroby koszykarskie	213	44	119
papier	220	422	866
papa i tektura	464	173	283
celuloza	—	504	623
żelazo surowe	563	254	104
żelazo handlowe	4.786	5.070	10.890
metale różne	290	21	75
wyroby żelazne i metal.	2.379	846	2.899
rury żeliwne i żelazne	3.548	4.098	2.800
cynk	2.332	1.670	949
blacha cynkowa	681	588	789
różne	17.530	14.582	8.276
Razem	619.457	619.372	580.989

Poważne zwiększenie się wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z miesiącem grudniem 1936 roku spowodowały przede wszystkim pozycje grupy mineralnej: węgla kam., węgla bunkrowego oraz koksu. Poza grupą mineralną wzrosły: ryż wyłuszczony, szynki i inne peklowane, bekony, jaja, masło, sól, salmiak, mączka kostna, sól potasowa, siarczan amonu, bale i kopalniaki, wyroby koszykarskie, papa i tektura, żelazo surowe, metale różne, rury żeliwne i żelazne oraz cynk.

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę przeszło 3-krotny wzrost wywozu siarczanu amonu oraz ukazanie się poważnego transportu bali i kopalniaków.

Zmniejszył się natomiast wywóz: strączkowych, mąki ryżowej, mąki, mąki pastewnej, słodu, owoców świeżych, nasion i roślin, drobiu i ptactwa bitego, koksu, przetworów mięsnych, cukru, makuchów, melasy, karbidu, bieli cynkowej, skór, bawełny i odpadków, drzewa tartego, dykty i fornierów, mebli giętych, papieru, celulozy, żelaza handlowego, wyrobów żelaznych i metalowych oraz blachy cynkowej.

Należałoby podkreślić szczególnie poważny około 3-krotny spadek wywozu tarcicy. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym w przeciwieństwie do obrotu towarowego wykazuje spadek ilości oraz pojemności w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1937 r. Przyszło bowiem 490 (542) statków o pojemności 482.824 n. r. t. (522.729 n. r. t.), wyszło zaś 494 (522) statki o pojemności 483.287 n. r. t. (502.767 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Anglia, Norwegia, Finlandia, Włochy, Grecja, Stany Zjednoczone Am. P., Łotwa, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., Jugosławia, Francja, W. M. Gdańsk, Rumunia, Panama, oraz Litwa.

Spośród powyższej kolejności zwraca uwagę przesunięcie bandery szwedzkiej z 2 na 1 miejsce, bandery polskiej z 1 na 2, niemieckiej z 4 na 3, duńskiej z 5 na 4, angielskiej z 6 na 5, fińskiej z 3 na 7, greckiej z 10 na 9, oraz łotewskiej z 9 na 11 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 (19) państw, a wśród nich zwraca uwagę powrót bandery sowieckiej.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. grudniu 1937 r. wyniósł 985.4 n. r. t. (966,3 n. r. t.)

Średni postój statków 48,7 (56,6) godzin. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 59 (58).

Ruch statków w miesiącu grudniu 1937 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	59	69.051	55	62.972
W. M. Gdańsk	5	2.152	7	3.168
Anglia	17	34.581	19	40.587
Dania	67	45.655	69	42.969
Estonia	22	16.479	25	16.899
Finlandia	27	33.075	29	33.582
Francja	2	2.283	3	3.456
Grecja	10	25.422	10	25.702
Holandia	21	9.909	19	8.265
Jugosławia	3	4.545	3	4.545
Litwa	1	591	1	591
Łotwa	22	24.522	22	21.891
Niemcy	62	47.663	60	44.193
Norwegia	38	33.266	43	33.390

Panama	2	1.725	2	1.725
Rumunia	1	2.221	1	2.221
Stany Zjedn. Am. P.	7	23.556	5	23.556
Szwecja	112	74.341	109	74.622
Włochy	9	28.868	11	32.012
Z. S. R. R.	3	4.945	3	4.945
Razem	490	482.824	494	483.287

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby, wykazuje nieznaczny wzrost na przyjściu. Przyjechało bowiem 414 (297) pasażerów, w tym: z Anglii — 62, Argentyny — 34, Belgii — 16, Danii — 40, Finlandii — 17, Holandii — 2, Łotwy — 5, Niemiec — 2, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 230 oraz Szwecji — 4. Wyjechało zaś 1.957 (2.049) pasażerów, w tym: do Anglii — 422, Brazylii — 880, Estonii — 1. Francji — 482, Stanów Zjedn. Am. P. — 163 oraz do Szwecji — 9 osób.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU 1937 R.

Miesiąc grudzień wypadł niezwykle korzystnie co do ilości przewiezionych na polskich statkach ładunków: 139.984 ton wobec 117.811 t. z grudnia poprzedniego i 112.049,5 t. z grudnia 1935 roku. Po nieznacznym więc wzroście poprzedniego roku nastąpił podskok prawie 20-procentowy, który policzyć wypada tym razem wyłącznie na karb intensywnego wzrostu przewozów floty Żeglugi Polskiej S. A.

Na e k s p o r t z ogólnej ilości przewiezionych towarów przypadło 110.313,5 t. (XII 1936: 83.179 t.), na i m p o r t 27.409,5 t. (XII 1936: 30.563 t.), na przewozy między portami obcymi 833 t. i na tranzyt morski 1.404 t. (XII 1936: obie powyższe kategorie razem — 4.069 t.) Podział ze względu na kierunek przewozów ujawnia więc intensyfikację bardzo silnie zaznaczoną przewozów eksportowych przy równoczesnym osłabieniu importowych przewozów. Zjawisko to, jak zobaczymy niżej, niejednakowo się ujawniło w poszczególnych towarzystwach żeglugowych: tak, zmniejszenie importu nie objęło linij regularnych Żeglugi Polskiej S. A., natomiast zwiększenie eksportu nie wystąpiło w przewozach towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 89.832 ton towarów, wobec 62.633 t. przewiezionych w grudniu ub. roku. Jest to na przestrzeni paru lat rekordowy wzrost miesięcznych przewozów tego towarzystwa .

W kierunku wywozowym statki towarzystwa przewiozły 65.259 t. ładunków (XII 1936: 33.366 t.), w kierunku przywozowym 22.314 t. (XII 1936: 23.198 t.), między portami obcymi 833 t., w tranzycie morskim 1.404 t. (XII 1936: 4.069 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 36.299 t. (XII 1936: 27.177 t.), w tym w eksporcie 21.221 t. (XII 1936: 13.609 t.), w imporcie 12.819 ton (XII 1936: 10.213 t.), oraz wyżej przytoczone ilości towarów w przewozach między portami obcymi i w tranzycie morskim (XII 1936: 1.355 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły razem 53.533 ton towarów (XII 1936: 35.456 t.), w tym w eksporcie 44.038 t. (XII 1936: 19.757 t.), w imporcie 9.495 t. (XII 1936: 12.985 t.). innych przewozów nie było (XII 1936: między portami zagranicy: 2.714 t.)

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu) przewiozły 9.401 t. towarów wobec 10.205 t. przewiezionych w grudniu poprzedniego roku, jednak grudzień 1936 roku był miesiącem rekordowych przewozów (XII 1935: 6.105 t.) Na eksport przypadło 6.194 ton (XII 1936: 5.517 t.), na import 3.207 t. (XII 1936: 4.688 t.), w tym na linie angielskie 9.328 t., gdzie przewieziono w eksporcie 6.170 ton (XII 1936: 5.488 t.), w imporcie 3.158 t. (XII 1936: 4.636 t.); na linii Gdynia — Havre, przyjmującej również ładunki do Anglii. 24 t. w eksporcie (XII 1936: 29 ton), w imporcie 49 ton (XII 1936: 89 t.)

Eksport na statkach Polbrytu kierował się: do Londynu 2.796 t., w tym z Gdyni 2.285 t. i z Gdańska 511 ton. do Hull 3.374 t., w tym z Gdyni 2.295 t i z Gdańska 1.079 t. Import z Londynu wyniósł 1.216 t., w tym z Gdyni 998 t., z Gdańska 218 t., import z Hull 19.42 t., w tym z Gdyni 1.767 t., z Gdańska 175 t. Przewozu koni nie było.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe przewiozły ogółem na linii północno-amerykańskiej i południowo-amerykańskiej razem 1.493 pasażerów i 4.577,5 t. towarów (XII 1936: 1.348 pas. i 5.252 t. towarów), w tym w eksporcie 2.689 ton (XII 1936: 4.042 t.), w imporcie 1.888,5 t. (XII 1936: 2.677 t.) Na linii północno-amerykańskiej był jeden przyjazd i jeden odjazd: na wyjściu 345 pasażerów i 1100 t. ładunku, na wejściu 230 pasażerów i 783 t. ładunku, nie licząc ruchu pasażerów i towarów pomiędzy Kopenhagą i Halifaxem i N. Yorkiem, oraz pomiędzy Gdynią a Kopenhagą. Na linii południowo-amerykańskiej był również jeden odjazd i jeden przyjazd: wyszło 884 pasażerów i 1.589 t. towarów, weszło 34 pas. i 1.105,5 t. towarów.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 36.173,5 t. węgla eksportowego, wyłącznie przez Gdynię. wobec 39.721 t. wywiezionych w grudniu ub. roku. Równolegle jednak dwa statki obce, łotewski i estoński, eksploatowane przez towarzystwo w time-charter przewiozły dodatkowo 17.021 t. Statki własne towarzystwa wywiozły do Szwecji 18.836,5 t. węgla, do Norwegii 8.737 t., do Belgii 5.505 t.. do Francji 3.055 t. Odbyto podróży 13 i zwiedzono celem wyładowania węgla porty: Göteborg (2 razy), Slite, Limhamn, Helsingborg, Svartvik, Bruges. Stugsund. Ostende. Sarpsborg, Oslo, Rouen i Slemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1937 ROKU.

W miesiącu grudniu 1937 r. urządzenia przeładunkowe przepracowały 19.646 godzin 30 minut z zużyciem prądu 161.400 kWh i przeładowały 264.416 t. towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w 1937 r. 158%, w 1936 r. 176%, spadek zatem wynosi 18%.

PLAN ODPRAW ODSYŁEK ZAMORSKICH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH PÓŁN. AMERYKI I AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
Batory	Gdynia	3 II — 17,—
Bremen	Cherbourg	3 II — 22,15
Aquitania	Cherbourg	7 II — 22,15
Manhattan	Le Havre	8 II — 22,51
Queen Mary	Cherbourg	14 II — 22,15
Europa	Cherbourg	17 II — 22,15
Berengaria	Cherbourg	21 II — 22,15
Washington	Le Havre	22 II — 22,15
Hambourg	Cherbourg	23 II — 22,15
Queen Mary	Cherbourg	27 II — 22,15
Batory	Gdynia	3 III — 17,—
Bremen	Cherbourg	3 III — 22,15
Normandie	Le Havre	7 III — 22,15
Manhattan	Le Havre	8 III — 22,15
Oceania	Napoli	3 II — 22,15
Cap. Norte	Lisbonne	5 II — 22,15
Highe Princess	Boulogne	9 II — 22,15
Highe Princess	Lisbonne	12 II — 22,15
Alcantara	Cherbourg	15 II — 22,15
Conte Grande	Genova	18 II — 22,15
Pułaski	Gdynia	23 II — 13,—
Highe Brigade	Boulogne	24 II — 22,15
Highe Brigade	Lisbonne	26 II — 22,15
Neptunia	Napoli	1 III — 22,15
Almanzora	Lisbonne	4 III — 22,15
Highl Patriot	Boulogne	9 III — 22,15
Highl Patriot	Lisbonne	12 III — 22,15

PRZYGOTOWANIA DO URUCHOMIENIA LINII REGULARNEJ POMIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A PORTAMI PÓŁNOCNEJ SZWECJI.

Tow. Żeglugowe Bergtrans komunikuje, iż stała regularna komunikacja okrętowa pomiędzy Gdynią/Gdańskiem, a portami Północnej Szwecji jest obecnie w stadium realizacji.

Odnośne statki mają być ekspediowane w odstępach 3-tygodniowych, przy czym — w razie potrzeby — odstępy w terminach odjazdów będą mogły być skrócone nawet do jednego tygodnia. Statki te obsługiwać będą następujące porty: Gefle, Stugsund. Hudiksvall, Sundsvall. Hernösand, Oernsköldsvik, Holmsund, Skelleftea i Lulea, przy czym zawijanie do tych portów uzależnione będzie w sezonie zimowym od możliwości żeglugowych.

Uruchomienie tej nowej linii umożliwi bezpośredni eksport do wyżej wymienionych portów, do których wysyłanie towarów możliwe było dotąd — jeżeli chodzi o linie regularne — jedynie z przeładunkiem.

ZGON Ś. P. EMILIANA BÜRGLA, B. RADCY URZĘDU MORSKIEGO.

W dniu 4 stycznia br. zmarł w Stanisławowie b. Radca Urzędu Morskiego ś. p. Emilian Bürgel. Zmarły był wybitnym znawcą zagadnień taryfowo-komunikacyjnych i niejednokrotnie na łamach Biuletynu zabierał głos w tych sprawach. Jego artykuły zawsze oparte na głębokiej wiedzy, ugruntowane wieloletnim doświadczeniem, wyświetlały w sposób jasny i dokładny zawiłe zagadnienia taryfowe zwłaszcza w dziedzinie komunikacji kolejowo-rzecznej pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a krajami Europy Centralnej.

Ś. p. Radca Bürgel zawsze z pełną gotowością w przeświadczeniu, że służy sprawie ogólnej, dzielił się swą wiedzą i dawał cenne wskazówki wszystkim, kto się zwracał do niego. Śmierć ś. p. Radcy E. Bürgla wydawnictwo Biuletynu odczuwa równie boleśnie, jak wszyscy ci, kogo praca łączyła ze zmarłym.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ZWIĘKSZENIE TONAŻU ŚWIATOWEGO A FRACHTY.

Ciekawą drogą dochodzi „Svensk Flagg" do optymistycznego zapatrywania na przyszłość rynku frachtowego.

Wobec wzmożonej budowy nowego tonażu światowego często wyraża się obawę, że nadmiar tonażu da się odczuć nawet wówczas, jeżeli handel światowy osiągnie swój poprzedni normalny poziom. Cyfry jednak nie potwierdzają słuszności tych obaw. Budowa nowych statków wynosiła w okresie lat 1902—1913 ogółem 26,6 mil. TRB., zaś w okresie 1926 do 1936 tylko 19,56 mil. TRB., to jest o 7 mil. TRB. mniej. Stan floty motorowej i parowej wobec jednoczesnych strat tonażu, zwiększył się w 1902-1913 o 13,89 mil. TRB., a w 1926-1936 tylko o 2,59 mil. TRB. Trudno oczywiście wyciągnąć z tych liczb ścisłe wnioski, jednak jeżeli światowy handel w ostatnim okresie zwiększył się w takimże stopniu co w okresie 1902—1913, to wobec tak małego wzrostu tonażu w ostatnim dziesięcioleciu są wszystkie warunki ku temu, aby powstał boom na rynku frachtowym.

ATAK NIEMIECKICH EKSPORTERÓW NA „KONFERENCJE ŻEGLUGOWE".

Eksporterzy niemieccy w roku ubiegłym niejednokrotnie protestowali przeciwko systematycznym i nieobliczalnym zwyżkom frachtów stosowanym przez niemieckie linie żeglugowe, należące do poszczególnych konferencyj żeglugowych. Izba Handlowa w Hamburgu w swym rocznym sprawozdaniu wyjaśniła zainteresowanym, że podobnie jak towarzystwa żeglugowe innych narodowości, niemieckie liniowe statki nie mogą pracować, nie należąc do poszczególnych konferencyj. Również kupcy importowi i eksportowi są zależni od regularnych i szybkich odjazdów statków: konieczne jest uzgodnienie rozkładów jazdy, a w związku z tym równe stawki i ograniczenie wzajemnej konkurencji, czyli wszystko co stanowi treść „konferencji żeglugowej". Konferencje żeglugowe są więc bezwzględnie potrzebne w interesie samych interesantów ładunku.

Przy części swych protestów kupcy jednak pozostali: mianowicie żądają oni, żeby podnoszenie stawek frachtowych i inne postanowienia zrzeszonych linij żeglugowych były zapowiadane zawczasu, — w jak najdalszym terminie od daty nabrania przez nich mocy, gdyż zwyczaj przeciwny, panujący obecnie, niweczy zarobki kupców i uniemożliwia im racjonalną kalkulację handlowych transakcyj.

PRÓBA URUCHOMIENIA ARABSKIEJ LINII EKSPORTOWEJ.

Arabska grupa ładujących w portach Palestyny uczyniła próbę eksportu na specjalnie zafrachtowanych statkach, — fińskiego armatora Thorden, według stawek poza-konferencyjnych. Próba nie miała powodzenia: statek odszedł nie ładując pomarańcz, o które najwięcej chodziło. Nie wiadomo czy tym się skończy, gdyż prócz usiłowań arabskich wchodzą tu jeszcze czynniki inne, jak zainteresowania outsiderów-armatorów, znane zainteresowanie Finlandii dla portów Bliskiego Wschodu itd.

CZĘŚCIOWE ZACHOWANIE SUBWENCYJ ŻEGLUGOWYCH WE FRANCJI.

Tak zwana ustawa „Tasso" z 12 VII 1934 o subwencjach dla francuskiej żeglugi handlowej zachowała swą moc również na rok 1938, skasowane natomiast zostało od 31 1937 roku finansowe wyrównanie za ciężary socjalne, zwyżki płac i inne nadwyżki własnych kosztów, znane jako ustawa z dnia 26 VIII 1936 r.

Obecnie jednak również i ustawa „Tasso" będzie stosowana z nowymi przepisami wykonawczymi, co do wypłaty subwencji w zależności od wysokości stawek frachtowych, od nasycenia ruchem poszczególnych kierunków przewozów do i z francuskich portów, oraz w ruchu zagranicznym, jak też w zależności od ilości zatrudnionego i unieruchomionego tonażu u poszczególnych armatorów. W zależności od tych czynników wysokość stawek subwencyjnych będzie regulowana.

ZWIĘKSZA SIĘ POPYT NA STATKI Z DRUGIEJ RĘKI.

W ostatnich czasach zaczął się zwiększać popyt na statki z drugiej ręki; jednak ceny na nie są jeszcze za wysokie, pomimo spadku o 15 do 25% w porównaniu z nienormalnie wysokimi cenami sprzed kilku miesięcy. W ostatnim tygodniu największym obiektem transakcji na rynku londyńskim był parowiec 8.700 tys. tonowy „Kepwickhall" zbudowany w 1932 roku. Kupiła go za 85.000 £ Stanhope Steamship Company London. To samo towarzystwo kupiło parow. 2.660 tonowy za 18.000 £. Greckie towarzystwo armatorskie zakupiło statek parowy pojemności 9.875 ton zbudowany w 1920 r. „Paris City" za 52.500 £.

Popyt na statki z drugiej ręki oraz dość wysokie ich ceny wskazują na to, że zarówno sprzedawcy jak nabywcy liczą na dobry poziom stawek frachtowych w niedalekiej przyszłości. Kalkulacje te potwierdza jeszcze i trzeci moment, mianowicie, że firmy złomowe mają trudności ze zdobywaniem statków na złom. Widoczne, że armatorzy w obecnych warunkach liczą na lepszą cenę przy sprzedaży swych statków nie na złom, lecz na żeglugę.

PRZEWOZY ANGIELSKICH TRAMPÓW.

Z ostatnio opublikowanego obliczenia statystycznego dla 12.000 podróży angielskich trampów w 1935 r. wynika, że przewiozły one 45 mil. ton ładunków, zarabiając z frachtów przeszło 24,5 mil. £.

Najwięcej przewieziono węgla i koksu oraz zboża. Na węgiel i koks przypada 52% liczby podróży, 45,5% wagi ogólnej ładunków, 26,6% wpływów z frachtów. Na zboże przypada 13,7% liczby podróży, 20,5% wagi ogólnej ładunków i 30,6% wpływów z frachtów.

ANGLICY PRZODUJĄ W KONSTRUKCJI MASZYN OKRĘTOWYCH.

W 1937 r. brytyjskie zakłady inżynierii morskiej zajmują w produkcji maszyn okrętowych najpoważniejsze stanowisko. Spośród siedmiu głównych zakładów budowy maszyn okrętowych, 5 jest brytyjskich. Pierwsze miejsce zajmuje Vickers — Amstrong Ltd. z produkcją 301.500 KM, trzecie Fairfield Comp. z 200.900 KM, piąte Cammel Laird & Co z 195.200 KM, szóste John Brown & Co i siódme Scott's Shipbuilding & Co.

POSIEDZENIA REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W dniu 19 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dr. Józefa Kulikowskiego, posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie.

W czasie tego posiedzenia podzielone zostały kontyngenty na przywóz artykułów następujących:
pieprzu z Indyj Holenderskich,
bananów z Jamajki,
pieprzu i ziela angielskiego z Kolonij Angielskich,
bielizny stołowej,
tkanin bawełnianych,
paciorków ze szkła i biżuterii nieprawdziwej z Czechosłowacji,
cynamonu z Cejlonu i z Indyj Holenderskich,
goździków i kwiatu goździkowego z Kolonij Angielskich,
orzechów z Indyj Holenderskich,
kalafonii z Portugalii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej,
konserw rybnych z Portugalii,
kawy z Kolonij Angielskich w Afryce,
rodzynek z Cypru,
masła kakaowego z Holandii,
herbaty z Cejlonu i
wina gronowego z Włoch.

W dniu 26 stycznia Regionalny Komitet Przywozowy dokonał podziału kontyngentów na śledzie świeże z Norwegii, części rowerów z Anglii, olejów roślinnych z Anglii i Kolonij, oleju soja z Danii, przędzy bawełnianej z Anglii oraz materiałów koszykowych z kontyngentu ogólnego.

Ponadto dokonano podziału rezerwy kontyngentu na pomarańcze z Italii.

ZMIANY TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

Fińska Rada Ministrów powzięła na ostatnim swym przedświątecznym posiedzeniu decyzję wprowadzenia następujących zasadniczych zmian w taryfie celnej na rok bieżący:

Pozycja	Stawka 1938 r.	Stawka 1937 r.
	w fińskich markach za 1 kg netto	
241 b. 1. Tkaniny bawełniane	15.—	18.—
243 b. 1. Tkaniny bawełniane	25.—	27.—
244 b. 1. Tkaniny bawełniane	35.—	42.—
296 b. Bielizna i pończochy wełniane	25.—	40.—
492 Obuwie gumowe:		
a) wysokie	10.—	12.—
b) niskie	8.—	12.—
493 Wyroby z miękkiej gumy:		
a) obcasy, podeszwy	8.—	12.—
b) inne osobno niewymienione	15.—	20.—
496 Wyroby z twardej gumy:		
b) osobno niewymienione	15.—	20.—
646 b. łyżeczki, noże, widelce, itp. oraz armatura elektryczna	12.—	16.—
776 wyroby fajansowe	4.—	6.—
877 b. Proch osobno niewymieniony	8.—	15.—
644 b. reflektory posreb.	30.—	120.—
644 b. rączki do torebek	6.—	24.—
744 cement	12.—	48.—

Jak widać z powyższego zestawienia obniżka stawek jest dość poważna.

Zdaniem Rady Ministrów, nie zachodzi obawa, by konkurencja zagraniczna mogła zepsuć rynek zbytu dla artykułów krajowych, bowiem daleko idąca mechanizacja, niskie koszty administracyjne, oraz ulepszenia techniczne umożliwiają przemysłowi fińskiemu konkurencję z towarami zagranicznymi.

Powyższe zarządzenie uważane jest za zapowiedź oczekiwanej zniżki stawek na całym odcinku celnym w związku z przedłożonym Parlamentowi do zatwierdzenia projektem taryfy celnej, co ma nastąpić według wszelkiego prawdopodobieństwa już w lutym br. Trudno jednak przewidzieć, czy projekt ten będzie zatwierdzony ze względu na sprzeciw przemysłowców.

WARUNKI PŁATNOŚCI ZA DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH W KANADZIE.

Warunki płatności za dostawy towarów polskich do Kanady żądane przez eksporterów polskich, niejednokrotnie nie pokrywają się z warunkami stawianymi przez odbiorców kanadyjskich, co niewątpliwie stanowi przeszkodę w odpowiedniej penetracji rynku. W większości wypadków firmy polskie żądają albo zapłaty w całości lub części przed wysłaniem towaru,albo wymagają nieodwołalnej akredytywy, albo też zapłaty gotówką za dokumentami w porcie przeznaczenia towaru. Stanowisko firm polskich jest uzasadnione, zwłaszcza w tych przypadkach, gdy odbiorca nie jest należycie znany.

Z drugiej jednak strony kupcy kanadyjscy, rozporządzający z reguły gotówką i mogący w zasadzie płacić za towar przed jego wysłaniem, nie znając jednak dostawcy i mając niejednokrotnie doświadczenia ze stosunków z innymi krajami, zachowują daleko idącą ostrożność. Chcą bowiem przekonać się, jaki towar został dostarczony, czy według dokładnej specyfikacji zgodnie z zamówieniem, odpowiedniego gatunku i rodzaju, i dlatego stawiają warunek zapłaty po odbiorze towaru. Wynika zaś w związku z tym potrzeba udzielania przez eksportera kredytu, co najmniej 30-dniowego, ewentualnie zabezpieczonego wekslami.

Do przyjętych zwyczajów rynkowych należy zapłata towaru gotówką za dokumenty w Montrealu w tych wypadkach, gdy dostawa obejmuje towary standaryzowane, bądź też ta-

kie, których wykończenie nie może różnić się od przesłanych próbek. Natomiast przy imporcie wielu towarów firmy kanadyjskie stawiają warunek udzielenia kredytu 30, 60 a nawet 90-dniowego. Sprzedaż na dłuższy kredyt ma miejsce zwłaszcza przy pierwszych dostawach od nieznanych firm zagranicznych. Odbiorca kanadyjski, gdy nabierze zaufania po kilku dostawach do swego zagranicznego klienta, zmienia warunki płatności na bardziej dogadzające eksporterowi. W początkowym jednak stadium, przy nowych kontraktach handlowych, regulowanie płatności przed wysłaniem towaru z Europy należy do zupełnych wyjątków.

Trudności wynikające z wzajemnego braku zaufania eksporterów polskich i odbiorców kanadyjskich mogą być jednak, zdaniem Konsulatu R. P. w Montrealu, rozwiązane w ten sposób, że eksporter polski zwłaszcza silniejszy finansowo, mógłby przystać na udzielenie kredytu 30-dniowego, zabezpieczonego wekslami, po uprzednim zasiągnięciu i sprawdzeniu referencyj o firmie kanadyjskiej. Wysyłanie towaru na kredyt bez opinii o firmie, bądź też w oparciu jedynie na informacjach agenta, może bowiem w specjalnych przypadkach nie być wskazane.

OFERTY PRZY DOSTAWACH NOWYCH TOWARÓW DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Przy badaniu możliwości zbytu krzeseł składanych na rynku St. Zjedn. Konsulat Gen. R. P. w New Yorku spotkał się z niewłaściwie opracowywanymi ofertami niektórych firm polskich. W związku z tym poniżej podajemy wskazówki Konsulatu Gen. co do redagowania ofert na rynek amerykański:

1. Wskazanym jest dołączanie do ofert wzorów, próbek lub zdjęć fotograficznych, przy czym na wzorze czy fotografii winno być wyraźnie oznaczone, do której pozycji odnoszą się oferty próbne.

2. Wyszczególnienie cen powinno być jasne, przystosowane do zwyczajów kraju przeznaczenia towaru, w walucie i na warunkach tego kraju. Cena powinna być tak podana, ażeby ewentualny importer mógł łatwo obliczyć koszt własny i zarobek. Importerzy amerykańscy nie kupują loco fabryka, lecz łącznie z opakowaniem f. o. b. port europejski, lub też c. i. f. port amerykański. Oferty c. i. f. New York w dolarach są najchętniej widziane, pozwalają bowiem przez przeprowadzenie kilku prostych rachunków jak dodanie cła, przewozu ze statku, kosztów magazynowania, obliczyć od razu, ile dany towar będzie importera kosztował we własnym magazynie. Zasadą oferty na rynek amerykański jest więc: cena w dolarach fob Gdynia lub cif New York. Należy dodatkowo pamiętać, że przy takim towarze jak krzesła rynek Stanów Zjedn. operuje cyframi w tuzinach.

3. Przy pierwszej składanej ofercie nie można uzależniać dokonania transakcji od zakupu większej ilości towaru, pierwsze zamówienia są bowiem z reguły próbnymi. Wskazanym jest natomiast podanie importerowi cyfrowej możliwości produkcyjnej i eksportowej w granicach maksymalnych do osiągnięcia na przykład 10.000 miesięcznie lub 50.000 kwartalnie, lecz jest rzeczą importera zapoznanie eksportera z cyfrą możliwą do zakupu, zwłaszcza jeżeli chodzi o artykuł nowy.

4. Sprawa warunków płatności musi być również należycie postawiona. Przy zamówieniach próbnych, nie znając towaru importer nigdy nie zgodzi się na zapłatę z góry, a natomiast tylko przy towarach standartowych i takich, które wyrobiły sobie już markę na amerykańskim rynku, żądać można pełnej lub częściowej zapłaty nieodwołalną ekredytywą płatną za załadowaniem towaru w Polsce.

Konsulat Gen. R. P. w Nowym Yorku.

UWAGA!

Przed nawiązaniem stosunków handlowych z niżej wymienionymi firmami należy się porozumieć z P. I. E. przy powołaniu się na następujący numer: E/219/18/H.

Dawid Godel — Tunis;

Société de Commerce Nord — Africaine;

Anciens Etablissements Société de Commerce Nord Africaine — Tunis;

Société Tunisienne de Drogues et de Produits Chimiques — Tunis.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1938 ROKU.

ALGER. Na I kwartał 1938 ustalono kontyngent przywozowy na drzewo (surowe i obrobione, wyroby ciesielskie i kołodziejskie, drzewo heblowane, deski, płyty parkietowe itd.) w wysokości 43.900 ton. Prócz tego przewidziany jest kontyngent dodatkowy w wys. 13.600 ton przy zapotrzebowaniu specjalnym. Podziału między poszczególne kraje jeszcze nie dokonano.

ARGENTYNA. Przedłużono na rok 1938 ważność 10-procentowego dodatku do stawek celnych, pobieranych przy imporcie.

AUSTRALIA. Z dniem 9 XII 37 r. weszły w życie zmienione stawki celne na szereg artykułów importowanych. Nowe stawki w taryfie pośredniej są na ogół niższe od dotychczasowych; niektóre jeszcze nie są na razie stosowane. Zmiany dotyczą nast. artykułów: wsyp pościelowych bawełnianych oraz mieszanych z lnem, draperyj, kotar, tkanin ściennych ze sztucznego jedwabiu, tkanin bawełnianych i lnianych, przeznaczonych do wyrobu chusteczek, obrusów, poszewek, zasłon itd., parasoli, gotowych obrusów, kołder, chodników itp., chusteczek do nosa, firanek, płótna żaglowego, żagli i namiotów, niektórych narzędzi, grafitu, pokostu, lakierów, żywic syntetycznych, porcelany, fajansu, wyrobów kamionkowych itp.

BRAZYLIA. Wśród państw, wymienionych w okólniku Ministerstwa Skarbu z dnia 2 XII 37, uprawnionych do korzystania z taryfy celnej minimalnej, figuruje również Polska.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Węgiel i drzewo opałowe zwolnione zostały od wszelkich opłat przywozowych na Cyprze. — Zmieniono cło na ryż i smalec na wyspie św. Heleny.

BUŁGARIA. Wprowadzone ostatnio opłaty dodatkowe od wartości fakturowej na niektóre towary importowane zmodyfikowane zostały w tym kierunku, że od opłaty zwolniono dykty, przeznaczone do wyrobu skrzynek eksportowych. Opłata dodatkowa od papierów fotograficznych i heliograficznych ustalona została w wysokości 10% od wartości.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem ministerstwa handlu z dnia 23 grudnia 1937 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego od dnia 2 I 1938 r. przywóz:

1) siarczan sodowy kalcynowany (palony) i skrystalizowany (sól glauberska) z poz. 599b czechosł. taryfy celnej. Pozwoleniu nie podlega jednak przywóz farb terowych zawierających więcej niż 80% glauberskiej soli, a clonych podług poz. 599b.

2) żelazokrzem ex poz. 428c.

Pozwolenia przywozu na powyższe wydawane będą bez opłaty manipulacyjnej.

EGIPT. Ostatnio dokonano następującej zmiany stawek celnych: pomidory zaprawione i w konserwach cło — 1 funt eg. od 100 kg netto (dotychczas 0,600), szklanki ze szkła zwycz. — 1.200 f. e. od 100 kg brutto (0,750), lampki elektryczne kieszonkowe, (zależnie od mocy baterii), fortepiany oraz harmonie — 12 f. e. od sztuki (15% od wartości), pianina itp. — 7 f. e. od sztuki (15% od wartości).

FRANCJA. Dekretem z 8 I br. zmieniono ponownie stawki celne na wyroby ogniotrwałe jak cegły i materiały budowlane, retorty, zlewy, rury itp.

Kontyngent na bezcłowy przywóz lnu do Francji wynosi w okresie od 1 VIII 37 do 31 VII 38 — 45.000 ton.

Podwyżce uległo cło na szpulki do nakręcania filmów — 8 fr od kg netto (dotychczas 5,45 fr.) — Przywrócono na nowo opłatę stemplową od kwitu celnego w wysokości 1% od sumy pokwitowanej.

Zmianie uległo cło na lampki elektryczne wszelkiego rodzaju.

Dekretem z 5 I br. podwyższono cło na oleje mineralne, mianowicie na: benzynę samochodową — 143,15 fr (dotychczas 137,15 fr), inną benzynę — 138,15 fr (dot. 124,65), white spirits — 121,65 fr (91,65), olej świetlny — 103,40 fr (73,40), inne — 120 fr (90.— fr) wszystko od kg, olej do zegarków — 108 fr od kg półbrutto (107,30), olej parafinowy i wazelinowy — 280,40 fr. od 100 kg netto (260,40), oleje ciężkie i nieoczyszczone — 150,90 fr od 100 kg netto (130,90). Prócz ceł powyższych pobierana jest opłata na rzecz „Office national des combustibles liquides“ względnie dodatek celny wyrównawczy.

FRANC. POSIADŁOŚCI. Dekretem z 25 XII 37 ustalono kontyngent na wódki zagraniczne, importowane do Franc. Afryki Zachodniej, na 95.000 litrów (w tym 35.000 litrów whishy).

INDIE HOLEND. Puder dziecięcy clony będzie jako środek leczniczy (12% od wartości), a nie jak puder toaletowy (20%). — Samoloty i szybowce zwolnione są od cła przywozowego (3 XII 37).

W. P. IRLANDIA. Ostatnia zmiana stawek celnych dotyczy tkanin lnianych, bawełnianych i półwełnianych. Podwyżka cła wynosi 6⅔% (obecnie 40% od wartości).

Z dniem 11 XII 37 weszły w życie nowe cła na prześcieradła, pościel, dery, kołdry bawełniane oraz materace z gumy — 50% od wart. (40%); stawką 50% od wart. obciążone zostały takie przedmioty jak: plecaki, woreczki, śpiwory, płótno namiotowe itp. głównie z tkanin lnianych, bawełnianych lub półlnianych.

Ogłoszono nowe kontyngenty na: tkaniny nieprzemakalne, w sztuce, nie węższe niż 2,5 cala — kontyngent 900.000 yardów kwadrat., okres: 1 II 38 do 31 VII 38; pończochy z jedwabiu i sztuczn. jedwabiu — 240 tys. par, okres: 1 II 38 do 31 V 38; żarówki elektryczne 20.000 sztuk, okres: 1 II 38 do 30 IV 38 plus kontyngent dodatkowy na okres od 10 XII 37 do 31 I 38 — 25.000 sztuk.

MEKSYK. Cło na różne tłuszcze zwierzęce i roślinne oraz na nasiona zostało podwyższone (24 XI 37).

Chemikalia, mieszaniny i preparaty oparte na chlorze, służące do odbarwiania, otrzymały nową stawkę celną w wysokości 0,25 pezów od kg (4 XII 37).

Z powodu panującej w Europie zarazy pyska i racic Min. Rolnictwa wydało zakaz przywozu do Meksyku zwierząt żywych i wyrobów mięsnych. Odnośnie mięsa i wędlin w puszkach może być wydane osobne zezwolenie przywozowe w wyjątkowych tylko okolicznościach, szczególnie gdy dana będzie gwarancja, że towar pochodzi ze zwierząt zdrowych.

MANDŻU-KUO. Nowa ustawa o kontroli handlu zagranicznego z dn. 9 XII 37 upoważnia rząd do wydawania zakazów przywozu i wywozu, jak również do zmian celnych idących bądź w kierunku zniżania lub nawet zniesienia ceł, bądź też w kierunku podwyższania ceł do wysokości pełnej wartości towarów importowanych. Ustawa uprawnia również do regulowania bilansów handlowych z poszczególnymi krajami.

NORWEGIA Począwszy od 3 I br. przy przywozie olejów wymagane jest pisemne zezwolenie Min. Przemysłu i Handlu.

NOWA ZELANDIA. Obowiązuje zakaz przywozu używanych ubrań (z pewn. wyjątkami) oraz monet pewnego rodzaju.

PORTUGALIA. Ukazała się lista gatunków ziemniaków-sadzeniaków, których przywóz do Portugalii został dopuszczony. Wśród państw, których urzędowe placówki kontroli zasiewu i zbioru kartofli zostały przez rząd portugalski uznane, znajduje się też Polska.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Rozporządzeniem rządu z dnia 17 XII 37 import zwierząt domowych został zakazany z Europy.

SZWAJCARIA. Począwszy od 1 I br. obowiązują nast. opłaty dodatkowe przy przywozie do Szwajcarii: oleje jadalne — 28 fr od 100 kg, tłuszcze jadalne — 28 fr od 100 kg, orzechy ziemne do fabr. tłuszczu jadalnego — 11,20 fr, kopra — 16,80 fr od 100 kg.

UNIA POŁ.-AFRYKAŃSKA. Ogłoszony został zakaz przywozu zwierząt domowych z Europy (3 XII 37).

WĘGRY. Okólnik Banku Narodowego wprowadza począwszy od 4 I 38 zmianę wysokości nadpłat stosowanych w obrotach z Polską (t. zw. „Aufgeld"): przy sprzedaży z 40 na 40½%, przy zakupie z 43 na 42%.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

UREGULOWANIE SPRAWY PODZIAŁU KONTYNGENTÓW NA SZPROTY ŚWIEŻE.

W dniu 26 stycznia odbyło się posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie, w którym w charakterze rzeczoznawców wzięli udział — Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego p. A. Hryniewiecki oraz przedstawiciele wędzarń i fabryk konserw na Wybrzeżu.

W wyniku tego posiedzenia osiągnięte zostało porozumienie wszystkich sfer, zainteresowanych w imporcie i przeróbce szprotów świeżych, w sprawie podziału kontyngentów przywozowych na szproty. Na mocy tego porozumienia wędzarnie i fabryki konserw na Wybrzeżu podzielone zostały na dwie grupy: zakłady większe, którym przydziela się 45% ogólnego kontyngentu szprotów, z czego 17% przewidziane jest dla przeróbki na konserwy oraz 28% na przewędzenie, oraz zakłady mniejsze, którym przydzielać się będzie 55% kontyngentów, z czego 5% przeznaczone jest dla przeróbki na konserwy i 50% na wędzenie.

Ze względu na konieczność zorganizowania dostaw regularnych i niekonkurowania na rybnych aukcjach zagranicznych przy zakupach jednogłośnie ustalono, aby zakupów na aukcjach zagranicznych dokonywała w ramach kontyngentów dla wszystkich odbiorców polskich Spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich".

Do porozumienia w zakresie zakupów dołączyły się fabryki konserw wewnątrz kraju, które również zakupywać będą surowiec za pośrednictwem Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

Dotychczasowa akcja Zjednoczenia w zakresie zakupów doprowadziła już do osiągnięcia regularności dostaw szprotów do portu rybackiego w Gdyni oraz przyczyniła się do ustabilizowania cen na szproty w granicach 9—11 koron szwedzkich za 50 kg cif Gdynia.

Spółdzielnia Zjednoczenie Rybaków Morskich uzgodniła ponadto z przedstawicielami przemysłu rybnego kalkulację kosztów własnych w związku z zakupami.

ZMNIEJSZONE POŁOWY MORSKIE W ROKU 1937.

Rok ubiegły przyniósł nam ogółem 14.217.130 kg o wartości złotych 5.273.562,—. Stanowi to w porównaniu z rokiem 1936 spadek ilościowy połowów o dziesięć milionów kg, podczas gdy wartość połowów wzrosła nawet o przeszło milion złotych.

Wzrost wartościowy połowów zawdzięczamy przede wszystkim połowom na Morzu Północnym. Połowy te wzrosły ilościowo z 5.047.300 kg w roku 1936 do 6.901.390 kg w roku 1937. Również wartościowo wzrosły te połowy bo z 1.389.910 złotych w 1936 do 2.915.226,— zł w roku 1937. Wzrost ten powstał wskutek zwiększenia się połowów śledzi „Mewy", jak również z powodu rozpoczęcia połowów przez drugie Towarzystwo „Pomorze".

W jeszcze większym stopniu zwiększyły się połowy na dalszych wodach Bałtyku (Bornholm, Skagerrak), które dały w roku 1937: 1.806.060 kg o wartości zł 326.261,— podczas gdy w roku 1936 tylko 462.810 kg o wartości zł 87.416,—. Największą pozycję w tych połowach stanowiły dorsze bo aż 1.413.390 kg o wartości zł 203.924,—, łowionych przeważnie na wodach Bornholmu.

Jeżeli dwie pozycje połowów dalekomorskich (Morze Północne i Bałtyk) wykazały wzrost w roku ubiegłym, to połowy przybrzeżne zmniejszyły się z 17.813.420 kg w roku 1936 do 5.509.680 kg w roku 1937, czyli spadek ilościowy wyniósł około 70%. Wartościowo spadek był mniejszy bo zamiast 2.508.723,— zł w roku 1936, otrzymano złotych 2.034.075,— w 1937 r. Ilościowy spadek połowów przybrzeżnych spowodowało zmniejszenie się połowów szprotów, bo zamiast 15 milionów kg w 1936, złowiono niespełna 3 miliony kg w roku ubiegłym.

Przemiany, jakie wykazał w połowach morskich rok 1937 znalazły swoje odzwierciedlenie w przemyśle i handlu rybnym.

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1937 ROKU.

Ogólny przywóz towarów rybnych w grudniu wykazał wzrost w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Ogółem przywieziono 6.942 ton, z czego tylko 526 ton przez port handlowy, a reszta przez port rybacki — 6.416 ton.

Śledzi solonych przywieziono przez port handlowy 121 ton (z Norwegii 51 ton, z Danii 27 ton, ze Szwecji, Anglii i Niemiec po 3 tony, z Belgii 15 ton, z Holandii 20 ton). Przez port rybacki przywieziono śledzi solonych 3.330 ton, z czego z Anglii 9.398/1 i 2.717/2 beczek, z Holandii 5.734/1 oraz 988/2 beczek, z Norwegii 3.350/1 i 962/2 beczek.

Śledzie świeże w lodzie przez port handlowy: 36 ton, z czego z Norwegii 6 ton i ze Szwecji 30 ton. Przez port handlowy 927 ton śledzi: z Anglii 636 ton, z Holandii 274 ton, ze Szwecji 15 ton, z Danii 2 tony. Śledzie mrożone z Norwegii 122 ton. Szproty świeże w lodzie przez port handlowy: z Danii 9 ton, ze Szwecji 183 ton. Szproty świeże przez port rybacki: ze Szwecji 616 ton, z Danii 102 ton. Śledziki świeże w lodzie ze Szwecji 154 ton, z Norwegii 59 ton, a przez port handlowy: z Danii 50 ton, a ze Szwecji 6 ton.

Dorsze mrożone z Norwegii 6 ton, świeże dorsze z Danii 30 ton, makrele z Norwegii mrożone 9 i pół tony, wszystko przez port rybacki.

Przez port handlowy nadeszły: tran 35 ton, z czego Norwegia 30 ton, Dania 3 tony i Szwecja 2 tony. Konserwy rybne 24 tony, z czego z Portugalii 13 ton, z Belgii i Szwecji po 4 tony, z Niemiec 3 tony. Olej rybny z Holandii 39 ton. Inne ryby 22 ton, z czego 16 z Holandii, 5 ton z Niemiec i 1 tona z Danii.

Z połowów polskich rybaków na Morzu Północnym dowieziono do portu rybackiego: śledzie solone beczek morskich 6.125 kanties t. j. 980 ton oraz świeżych ryb morskich 80 ton.

Z portu rybackiego wysłano w grudniu 158 wagonów z rybami do kraju i 6 wagonów tranzytem do Rumunii.

IMPORT SZPROTÓW I ŚLEDZIKÓW ŚWIEŻYCH W LODZIE Z GÖTEBORGA.

Ostatnio przybyły do portu rybackiego w Gdyni kutry ze Szwecji: dnia 14 ub. m. s/s „Vindy“ 350 skrzyń — 22.750 kg szprotów, oraz 250 skrzyń — 16.250 kg śledzików. Dnia 15 ub. m. s/s „Gideon“ szprotów 436 skrzyń — 26.160 kg śledzików, 176 skrzyń — 10.560 kg. Dnia 15 ub. m. s/s „Britana“ szprotów 511 skrzyń — 30.660 kg, śledzików 100 skrzyń — 6.000 kg. Dnia 15 ub. m. s/s „Roxy“ 800 skrzyń 48.000 kg szprotów. Dnia 15 ub. m. s/s „Ransy“ szprotów 526 skrz. — 31.560 kg. Dn. 15. ub. m. s/s „Ruth“ szprotów 600 skrzyń — 30.000 kg. Dnia 16 ub. m. s/s „Ronny“ szprotów 500 skrzyń — 30.000 kg. Dnia 17 ub. m. s/s „Mats“ szprotów świeżych 1.459 skrzyń — 87.540 kg, śledzików 111 skrzyń — 6.600 kg. Dnia 18 ub. m. s/s „Astrea“ szprotów 600 skrzyń — 36.000 kg. Dnia 18 ub. m. szprotów 850 skrzyń — 51.000 kg. Dnia 18 ub. m. s/s „Sländer“ szprotów 4.444 skrzyń — 26.640 kg, śledzików 271 skrzyń — 16.260 kg. Dnia 20 ub. m. s/s „Windy“ szprotów 625 skrzyń — 37.500 kg. Dnia 20 ub. m. s/s „Rex“ szprotów 1.051 skrzyń — 63.060 kg. Dnia 21 ub. m. s/s „Brittana“ szprotów świeżych 638 skrzyń — 38.280 kg. Dnia 21 ub. m. s/s „Gideon“ szprotów świeżych 640 skrzyń — 38.400 kg.

Dnia 23 ub. m. kuter „Roxy“ przywiózł 900 skrzyń szprotów à 50 kg skrzynka. Tegoż dnia kuter „Ransy“ przywiózł 650 skrzyń szprotów. Dnia 24 ub. m. kuter „Ruth“ przywiózł 600 skrzyń szprotów, kuter „Ronne“ 550 skrzyń szprotów. Dnia 27 ub. m. kuter „Rex“ przywiózł 850 skrzyń szprotów, kuter „Gulfors“ szprotów skrzyń 385, śledzików 185 skrz. Dn. 28 ub. m. kuter „Vindy“ szprotów 650 skrzyń. Dnia 29 ub. m. kuter „Gideon“ przywiózł 480 skrzyń szprotów dla Gdyni i dla Gdańska: szprotów 150 skrzyń, śledzików 110 skrzyń. Dnia 29 ub. m. kuter „Grethe“ szprotów 768 skrzyń.

RYBOŁÓWSTWO PRZYBRZEŻNE CAŁKOWICIE UNIERUCHOMIONE.

Wobec braku szprotów wszystkie kutry pozostawały bezczynne w portach. Najbiedniejsze rodziny rybaków korzystają z pomocy, udzielanej przez Towarzystwo Samopomocy Rybaków w Gdyni, otrzymującego fundusze z Morskiego Urzędu Rybackiego.

ZNACZENIE NOWOCZESNYCH JEDNOSTEK RYBACKICH.

W ostatnim zeszycie hamburskiego tygodnika „Hansa“ znajdujemy kilka ciekawych uwag o znaczeniu nowoczesnych statków rybackich w połowach dalekomorskich. Od kilku lat już połowy dalekomorskie przerzuciły się z Północnego Morza na wody Islandii, północno-zachodniego wybrzeża Norwegii i na Północny Ocean Lodowaty.

Tymczasem co najmniej 250 statków niemieckich nie nadaje się do tak dalekich podróży; zbudowane one były w czasie rozkwitu połowów na Morzu Północnym, które obecnie już nie daje rybakom spodziewanych dochodów. Rentowność więc tych statków staje się coraz gorszą, tym bardziej, że duże nowoczesne statki rybackie, zaopatrzone w silne maszyny, trzykrotnie przewyższają zdolność pracy przestarzałych jednostek.

FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ NA STATKU.

W przypadkach obfitych połowów nie zawsze cała ilość dowiezionych ryb zostaje zakupiona przez firmy handlu i przemysłu rybnego; pozostałe ilości po cenach niskich sprzedaje się fabrykom mączki rybnej; normalna zaś praca tych ostatnich polega na przeróbce odpadków otrzymywanych z przemysłu ryb-

nego, jak fabryk konserw etc. Obecnie zamierza „Nordsee“, niemieckie towarzystwo połowów dalekomorskich w Bremie i Cuxhavnie, urządzić fabrykę mączki rybnej na swych statkach, a to dla wykorzystania odpadków przy obróbce ryb na statku. Statek „Volkswohl“ ma się udać wkrótce na stocznię w Hamburgu i otrzymać aparaturę dla produkcji mączki.

NOTOWANIA CEN W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio za towar oclony i z połowów polskich następujące ceny w złotych, franco wagon Gdynia:

Śledzie solone za dużą beczkę:

Polskie połowy „Mewa“

nowe jarmuckie: matis i smolmatis 61 do 62, matful 59 do 60, szkockie smolmatis (na wyczerpaniu) 69, szkockie mleczaki 83, Ylen 50, Merkur 55.

Polskie połowy „Pomorze“

śledzie solone wyprzedane. Importowane jarmuckie: I trade od 64 do 66 za smolmatis i matis, matfule na wyczerpaniu, II trade 59 do 60.

Importowane szkockie

twardo solone I trade zdrowe od 79 do 84, crownmatis 80 do 83, crownmedium 75 do 80, szkockie II trade zdrowe 70 do 75, szkockie matiesy medium 95 do 100, selected 100 do 105, large brak.

Importowane holenderskie

od 58 do 60.

Norweskie importowane

nowe SLOO 6/700: 40, 7/800: 41, stare SLOO od 32 do 34, VAAR od 30 do 31, islandzkie z Norwegii od 45 do 58.

Islandzkie importowane

matiesy od 59 do 61.

Inne ryby — franco wagon Gdynia — oclone:

śledzie norweskie świeże w lodzie za skrz. 95 kg netto zł 34,50

śledzie norweskie zamrożone za skrzynię 50 kg netto zł 23,00

dorsze zamrożone norweskie skrzynia 50 kg netto zł 35,00

makrele norweskie zamrożone skrzynia 50 kg netto zł 28,00

szwedzkie szproty świeże w lodzie za 50 kg netto zł 18,50

szwedzkie śledziki świeże w lodzie za 50 kg netto zł 18,00

polskie dorsze, filety w skrzyniach za 100 kg zł 29,00 do 31,00

polskie dorsze solone, beczka 100 kg netto około zł 40,00

polskie dorsze, filety w skrzyniach za 100 kg zł 110,00

polskie dorsze, filety w opakowaniu luksusowym za 100 kg zł 160,00

wędzone szproty za jeden kilogram od zł 0,76 do 0,80

wędzone śledzie norweskie, skrzynia 10 do 12 sztuk, piklingi zł 1,80

wędzone śledziki szwedzkie za kilogram od zł 0,72 do 0.78.

PRZETARGI

PRZETARGI DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetargi nieograniczone

I. Na dzień 15 lutego 1938 r.

Grupa I.

70.000 kg bębnów żeliwnych na pierścienie tłokowych wg warunków techn. M. K. z dn. 18 I 30 r. oraz modeli D. O. K. P. Dostawa partiami do 31 III 39 r.

Grupa II.

8.000 kg odlewów kuto-lanych o różnych wagach wg specyfikacji i modeli D. O. K. P. Dostawa partiami do 31 XII 38 r.

Oferty należy składać oddzielnie dla grupy I oraz dla grupy II, do godz. 11 wyżej wyznaczonego dnia do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tym dniu o godz. 11.

II. Na dzień 11 lutego:

Na dostawę:

1) Naczynia do prostownika rtęciowego typu A. E. G. o wydajności 300 amp. przy 465 Voltach 6-cio fazowego — szt. 1.
2) Jak wyżej lecz o wydajn. 200 amp. szt. 1.
3) Jak wyżej lecz typu „Simens“ o wydajności 150 amp. 3-fazowy — szt. 2.
4) Jak wyżej lecz o wydajn. 100 amp. szt. 1.
5) Szafka kablowa słupowa na 30 par przewodów z kanałem normalnym i okapem na kanał z bezpiecznikami, nożowymi i odgromnikami próżniowymi.
6) Głowica kablowa na 20 par przewodów typu Min. Poczt i Telegr. (Nr 1042 katalogu P. Z. T.) wraz z masą do zalewania.
7) Gwintowniki zwykłe ręczne do gwintu „Whitworth“ a gwint wg P N-G-240 w kompletach z 3 szt. różnych wymiarów od 1/8 do 1 i 1/4 około 1130 kompletów.
8) Nacinanie około 15.000 sztuk pilników na okres jednoroczny — wg warunków technicznych tymczasowych, które będą przesłane przy zaproszeniu.

Oferty należy składać oddzielnie na poz. 1—4, 5—6, 7—8 do dnia 11 lutego 1938 r. godz. 11 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przesłać pocztą do W-łu Zasobów w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tymże dniu i tejże godzinie.

Do ofert należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Min. z dnia 29 I 37 r., o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. Nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

WEZWANIE DO SKŁADANIA OFERT NA BUDOWĘ STATKU BADAWCZO - DOZORCZEGO.

Morski Urząd Rybacki w Gdyni prosi o złożenie oferty na budowę i dostarczenie (próby odbiorcze i odbiór w Gdyni) jednego statku badawczo-dozorczego zgodnie z ogłoszeniem w Monitorze Polskim Nr 13 z dnia 18 stycznia 38 r. i Kurierze Bałtyckim Nr 18 z dn. 22 I 38 r.

Oferta winna odpowiadać przepisom o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, zawartym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r., Dz. U. R. P. Nr 13 z dnia 26 II 37 r., poz. 92 — a w szczególności:

1) Oferta winna być złożona w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni ul. Waszyngtona 11 do dnia 15 lutego 1938 r., godz. 10, w nieprzejrzystej, zalakowanej kopercie z napisem „oferta na budowę statku badawczo-dozorczego".
2) Otwarcie ofert nastąpi w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni ul. Waszyngtona 11, dnia 15 lutego 1938 r. o godz. 12.
3) Przy ofercie winna być złożona kwota zł 5.000,— tytułem wadium. Wadium może być złożone w gotówce, lub innych walorach, uznanych jako zabezpieczenie przy przetargach na dostawy rządowe.
4) W razie zawarcia umowy Firma złoży tytułem zabezpieczenia wykonania warunków umowy kaucję gwarancyjną w wysokości 5% wartości całego zamówienia.
5) Termin ważności oferty do dn. 1 IV 1938 r.
6) Robota winna być wykonana najpóźniej w przeciągu jednego roku od dnia zawarcia umowy. W razie niedotrzymania tego terminu Morski Urząd Rybacki zastrzega sobie prawo nieprzyjęcia dostawy.
7) Oferta może być cofnięta lub zmieniona aż do dnia 15 II 38 r., godz. 12, kiedy nastąpi otwarcie ofert. W razie uchylenia się oferenta, którego oferta została przyjęta, od podpisania umowy, złożone wadium przepadnie na rzecz Skarbu Państwa.
8) Ewentualnych dodatkowych wyjaśnień w sprawie budowy statku udzielić może Morski Urząd Rybacki w Gdyni, Waszyngtona 11 — tel. 14-20, codzień w godzinach urzędowych od 8—15.
9) Cena ofertowa podana będzie osobno na:
   a) kadłub z kompletnym wyposażeniem nawigacyjnym i kajutowym,
   b) silnik główny z całą instalacją mechaniczną napędową,
   c) agregaty pomocnicze,
   d) windy,
   e) radio.
10) Oferent poda w ofercie żądane warunki płatności.
11) Morski Urząd Rybacki zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, niezależnie od ceny, jak również prawo uznania przetargu za nieważny.

Kronika

PRZYDZIAŁY KONTYNGENTÓW NA IMPORT BANANÓW.

W dniu 19 stycznia niestała Komisja Importowa rozpatrzyła pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. dr. Wł. Smolenia sprawę przydziału kontyngentu na import bananów świeżych dla firm, które nie mają własnych dojrzewalni bananów, lecz wydzierżawiają komory w istniejących dojrzewalniach, stanowiących własność firm importujących banany. Dotychczas Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni załatwiała tego rodzaju zgłoszenia odmownie. Komisja po szczegółowym rozważeniu sprawy orzekła, że kontyngenty na import bananów świeżych powinny być również nadal przydzielane tylko tym firmom, które posiadają własne, należycie urządzone, dojrzewalnie bananów.

Odpowiednio do powyższej opinii Komisji Importowej Regionalny Komitet Przywozowy przy Izbie dokonał w dniu 19 stycznia podziału przypadającego na okręg Izby kontyngentu na przywóz bananów świeżych pomiędzy istniejącymi w Gdyni 3 dojrzewalniami bananów.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (31. I. 38).

W hurtowym handlu towarów kolonialnych nie zaszły żadne zmiany na lepsze. Importerzy pracują wciąż w ciężkiej sytuacji i w depresji. Niektórzy importerzy stracili już nadzieję, na lepszo jutro. Brak wiary w poprawę pociągnie niewątpliwie dalsze ujemne następstwa dla handlu gdyńskiego. Z końcem roku 1937 stan liczbowy importerów kolonialnych w Gdyni zmniejszył się o 3 firmy i o ile czynniki. którym powierzono opiekę nad handlem importowym nie przedsięwezmą środków zaradczych w kierunku unormowania handlu, stan dzisiejszy zmniejszy się dalej.

Czy dla Gdyni jest to wskazane? Naszym zdaniem nie. Gdynia jako port powinna z dnia na dzień dążyć do wzrostu firm importowych. Port nasz nie będzie nigdy portem rozdzielczym skoro czynnych w nim będzie tylko 5—6 firm handlu towarów kolonialnych. Ogół importerów gdyńskich nie jest dzisiaj informowany o pociągnięciach, jakie nastąpić mają w przywozie tego czy innego towaru i zaskakiwany jest dokonanymi zmianami.

Zupełnie inną opieką otaczane są firmy kolonialne w sąsiednim porcie gdańskim. Są one dobrze informowane o wszelkich zmianach mających nastąpić w handlu zagranicznym. Obrona ich jest również mocniejsza i skuteczniejsza.

Niezależnie od powyższego utrudnia pracę firmom importowym w Gdyni kwitnący tu handel anonimowy, czego nie ma w Gdańsku i w innych ośrodkach handlowych. Handel ten, jako nie ponoszący żadnych świadczeń publicznych stał się ciężarem handlu normalnego i kosztem tego ostatniego zbiera tu owoce z importu. Uniemożliwienie tego rodzaju handlu jest koniecznością palącą.

Kawa surowa:

Wskutek krążących pogłosek o nastąpić mającej zniżce cła na kawę i brak konkretnych i autorytatywnych informacyj w tym względzie, importerzy nie chcąc narazić się na podobne straty jak przy pieprzu, starają się wyprzedawać wszystkie gatunki kawy poniżej kosztów własnych, aby wyzbyć się posiadanych zapasów towaru oclonego. Podczas, gdy koszt własny kawy Rio 7 wynosi po ocleniu zł 3,70 za 1 kg, to obecnie sprzedaje się artykuł ten już po cenie zł 3,20. Koszt własny kawy Santos wynosi zł 4,40 a sprzedaje się ją po zł 3,90—4,00 za kg.

Herbata:

W handlu herbatą jest ta sama sytuacja co w handlu kawą. Niepewność co do stawek celnych zmusza firmy importowe do zachowania jak najdalej idącej ostrożności z cleniem herbaty na zapas. Podobnie jak z kawą tak i w herbacie importerzy starają się wyzbywać zapasu towaru oclonego. Szukanie odbiorców na towar oclony dało powód odbiorcom krajowym do dalszego dyktowania cen kupna. Importerzy zdani na łaskę kupujących zmuszeni są do sprzedaży herbaty po cenach odbiegających znacznie od kosztów własnych. Ceny przedstawiają się orientacyjnie następująco: Cejlon zwykły około zł 12,00 — 12,10 za kg, Cejlon średni około 13,20—13,50 zł. Sumatra zł 12,00—12,40 za kg.

Korzenie:

Obroty w handlu pieprzem średnie. Pomimo zniżki cen, kupujący nie wyzyskują sytuacji i zajmują w pokrywaniu się w ten artykuł stanowisko bardzo ostrożne. Pieprz czarny sprzedaje się obecnie po zł 2,90 za kg (towar oclony). Zysk importera dochodzi do 10 groszy na kg. Na ziele angielskie brak zbytu. Artykuł ten w stosunku do pieprzu jest za drogi. Orientacyjne ceny przedstawiają się od zł 5,90 do 6,00 za kg. Zbyt cynamonu minimalny. Cena zł 6.00 za kg.

Owoce suszone:

W handlu owoców suszonych zapanował spokój. Transakcje dokonywane są tylko w sporadycznych wypadkach.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 11 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Theseus“ z transportem 20 worków migdałów włoskich wagi 1000 kg.

s/s „Ajax“ nadszedł do Gdyni dnia 16 stycznia i przywiózł 1.236 kg herbaty z Rotterdamu.

Tego samego dnia przywiózł s/s „Baltalin“ ca 4.000 kg herbaty i ca 400 kg śliwek i brzoskwiń w konserwach.

s/s „Skjöld“ zawinął do portu gdyńskiego również dnia 16 stycznia i wyładował 186.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich.

Dnia 18 stycznia przywiózł do Gdyni s/s „Chorzów“ z przeładunku ze s/s „Agamemnon“ w Rotterdamie 3.200 kg herbaty.

s/s „Lech“ nadszedł do Gdyni dnia 21 stycznia z transportem 34.590 kg herbaty i 9.898 kg kawy. Towar nadszedł z przeładunku w Londynie.

Dnia 21 stycznia zawinął do Gdyni s/s „Bardaland“ z transportem 116.900 kg fig i koryntek greckich oraz 32.000 kg orzechów tureckich w łupinach i bez łupin.

s/s „Britta“ przywiózł dnia 22 stycznia 2.427 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 24 stycznia nadszedł na s/s „Ariadne“ transport 2.648 kg migdałów i 1.250 kg orzechów włoskich.

s/s „Puck“ nadszedł do portu gdyńskiego dnia 25 stycznia z ładunkiem 3.100 kg herbaty i 920 kg kawy. Towar przeładowany został na s/s „Puck“ w Rotterdamie.

Dnia 27 stycznia na s/s „Sleipner“ nadszedł transport 300.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich.

Dnia 28 stycznia nadszedł do Gdyni ładunek bananów dla gdyńskich dojrzewalni w ilości 56 ton. Transport przywiózł s/s „Wiborg“ z Rotterdamu.

s/s „Batory“ przywiózł ze Stanów Zjednoczonych A. P. ca 220 ton owoców suszonych. Transport nadszedł dnia 29 stycznia.

Dnia 31 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Sicilia“, który przywiózł 5.975 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 3 lutego ma nadejść do Gdyni s/s „Gotland“ z transportem owoców suszonych. Statek uległ w drodze awarii i nie wiadomo, czy towar nie zostanie przeładowany na inny statek.

s/s „Lewant“ nadejdzie do Gdyni dnia 4 lutego z ładunkiem ca 13.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich.

Dnia 5 lutego spodziewany jest w Gdyni s/s „Ebro“, którym mają nadejść cytryny, pomarańcze i mandarynki włoskie w ilości ca 7.000 skrzyń.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 27 stycznia urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 8 przetargów.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 12 stycznia aukcję wystawiając:

740 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 740 skrzyń w cenie 89—91 gr/kg
1.347 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.347 skrzyń w cenie 30—32 zł/skrzynia
595 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano 95 skrzyń w cenie 25—26 zł/skrzynia
100 skrzynek daktyli marokkańskich — wycofano
400 worków sułtanek tureckich — wycofano
40 worków chleba świętojańskiego — wycofano.

Na aukcji dnia 14 stycznia oddano do przetargu:

2.780 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 2.730 skrzyń w cenie 0,85—1,03 zł/kg
680 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 680 skrzyń w cenie 28—31.60 zł/kg
772 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 772 skrzyń w cenie 1,40—1,44 zł/kg
170 skrzynek daktyli marokkańskich — sprzedano 170 skrzyń w cenie 15,25—15,30 zł skrzynia
100 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 100 krzyń w cenie 1,80 zł kg b/n
20 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 20 worków w cenie 1,60 zł kg b/n
16 worków orzechów ziemnych — sprzedano 16 worków w cenie 2,13 zł kg b/n.

Dnia 17 stycznia wystawiono na aukcję:

700 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 700 skrzyń w cenie 1,03—1,05 zł/kg
875 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 400 skrzyń w cenie 30 zł skrzynia za towar oclony, towar transito 325 skrz. po 30 lirów
702 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 702 klatek w cenie 1,37—1,38 zł 1 kg
90 skrzynek koryntek greckich — sprzedano 90 skrz. w cenie 1,16 zł za 1 kg
40 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 20 worków w cenie 1,60 zł za 1 kg.

Dnia 19 stycznia wystawiono do sprzedaży aukcyjnej:

2.500 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 2.500 skrz. w cenie 1,02—1,06 zł 1 kg
1.040 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.040 skrz. w cenie 30—32,50 zł skrzynia
200 skrzynek daktyli marokkańskich — sprzedano 125 skrz. w cenie 15 zł skrzynka
20 worków chleba świętojańskiego — wycofano.

Dnia 21 stycznia oddano na aukcję:

500 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 500 skrz. w cenie 1,02 zł za kg

200 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano z tego 155 skrzyń w cenie 25,25—26 zł skrzynia: 45 skrz. transito po 12 zł skrzynia
360 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 440 skrzyń w cenie 29.50—32.50 zł skrzynia
1.564 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.564 klatek w cenie 1,27—1.28 zł 1 kg
1.500 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.500 klatek w cenie 13.00—13.60 zł klatka
200 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 100 skrz. w cenie 1.80 zł za 1 kg
100 skrzynek daktyli marokkańskich — sprzedano 50 skrz. w cenie 15,00 zł skrzynka
20 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 10 worków w cenie 1.60 zł za 1 kg.

Udział we wszystkich wyżej wymienionych aukcjach brało przeciętnie ok. 20 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 13 stycznia aukcję, na której wystawiły:

900 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 900 skrzyń w cenie 96—97 gr 1 kg
800 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano 800 skrz. w cenie 2,04—2,13 zł kg
200 worków fig greckich — sprzedano 200 worków w cenie 1,12—1,15 zł kg.

Na aukcji dnia 20 stycznia wystawiono:

900 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Towar w całości sprzedano po 0,98—1.02 zł/kg.

Dnia 24 stycznia wystawiono do przetargu:

600 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 600 skrzyń w cenie 25,50—27,50 zł skrzynia
1.000 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.000 klatek w cenie 13,90—14,10 zł klatka.

W aukcjach brało udział od 40—50 kupców z Gdyni i z głębi kraju.

Jak widać z wyżej podanych transakcyj — nastąpiło pewne ożywienie i zwyżka cen pomarańcz palestyńskich. Poza tym w innych artykułach zwiększyły się znacznie obroty. Sprawdziły się zatem przewidywania kupców, że pod koniec stycznia nastąpi poprawa w transakcjach importowych.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnim czasie nie przywieziono na rynek gdyński większych ilości owoców krajowych. Wskutek małego dowozu ceny jabłek znacznie zwyżkowały mimo, że słaby jest popyt na jabłka jak i na inne artykuły.

Gorsze gatunki jabłek notują: 30—70 groszy za 1 kg. Sztetyny: 60—70 gr. Kosztele: 70—80 gr. Renety landsberskie i Boscopy ca 1 zł za 1 kg.

W owocach południowych, obroty są minimalne. Towaru jest na rynku bardzo dużo co przy słabym zainteresowaniu wpływa na zniżkę cen. Importerzy informują nas, że kilka ostatnich dni zaznaczyło pewną poprawę w obrotach i cenach, owoców południowych. Spodziewają się oni dalszych zmian na lepsze w najbliższym czasie.

Pomarańcze palestyńskie sprzedawane są obecnie na aukcjach w cenie od 0,95—1,05 zł za kg. Grapefruity palestyńskie są w cenie 30—31 za skrzynię w hurcie.

Pomarańcze włoskie (hurt) ca 1,50 zł, mandarynki włoskie ca 14 zł klatka, cytryny włoskie 360-tki 29—31 zł skrzynia. 490-tki ca 35 zł.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

KONFERENCJA POMARAŃCZOWA.

„Wirtschafts Dienst" notuje wiadomość z Rotterdamu, że europejskie firmy żeglugowe przewożące pomarańcze z Palestyny stworzyły własną konferencję mającą na celu regulowanie zarówno ruchu statków jak i stawek frachtowych.

PRODUKCJA KAKAO W AFRYCE ZACH.

Kakao stanowi w Afryce Zachodniej podstawowe bogactwo kraju. Na przestrzeni pomiędzy rzekami Kamoe i Volta produkcja kakao jest największym przemysłem narodowym. którego rozwój wywołał radykalne zmiany w sytuacji gospodarczej krajowców. Plantacje kakao obejmują z górą 1 milion akrów: większość z nich jest prowadzona przez czarnych, z których niewielu posiada mniej jak 5 akrów.

Eksport tego produktu stale się zwiększa — z 5 ton przeciętnie w latach 1891—95 do 218.895 ton w latach 1926—30 i 256.030 ton w ostatnich pięciu latach od 1932—1936 r. Supremacja kakao najlepiej uwypukla się w wartości ogólnego eksportu w 1936 r. — mianowicie cyfra wywozu kakao wynosi £ 7,6 mil., na następnym miejscu jest złoto — £ 3 mil.; wywóz innych produktów jak diamentów, ziarn palmowych, kopry, drzewa itd. niewiele przekracza dla poszczególnych towarów £ 100 tys.

PRODUKCJA KAWY IMPERIUM WŁOSKIEGO.

Według raportu złożonego przez komisję wysłaną do Abisynii przez włoskie towarzystwo Importerów Kawy, szacuje się roczną produkcję kawy Imperium Włoskiego na 300 tys. centnarów metrycznych. Konsumcja lokalna wynosi obecnie ok. 60.000 centnarów metrycznych. Większa część eksportowanej w 1935 r. z Etiopii pochodziła z okręgów Dżima, Sidamo, Limu i Kafa, których produkcję roczną można ocenić na 155.000 centnarów metrycznych. podczas gdy Harrar, Arussi i Cercer dostarczyły 68.000 centnarów metrycznych, a Lekemti 20.000 centnarów metrycznych. Przywóz kawy abisyńskiej do Włoch dosięgnął w miesiącach styczeń — wrzesień r. ub. sumy 277.000 centnarów metrycznych, był więc o 62.000 centnarów metrycznych większy niż w tymże okresie roku ubiegłego.